

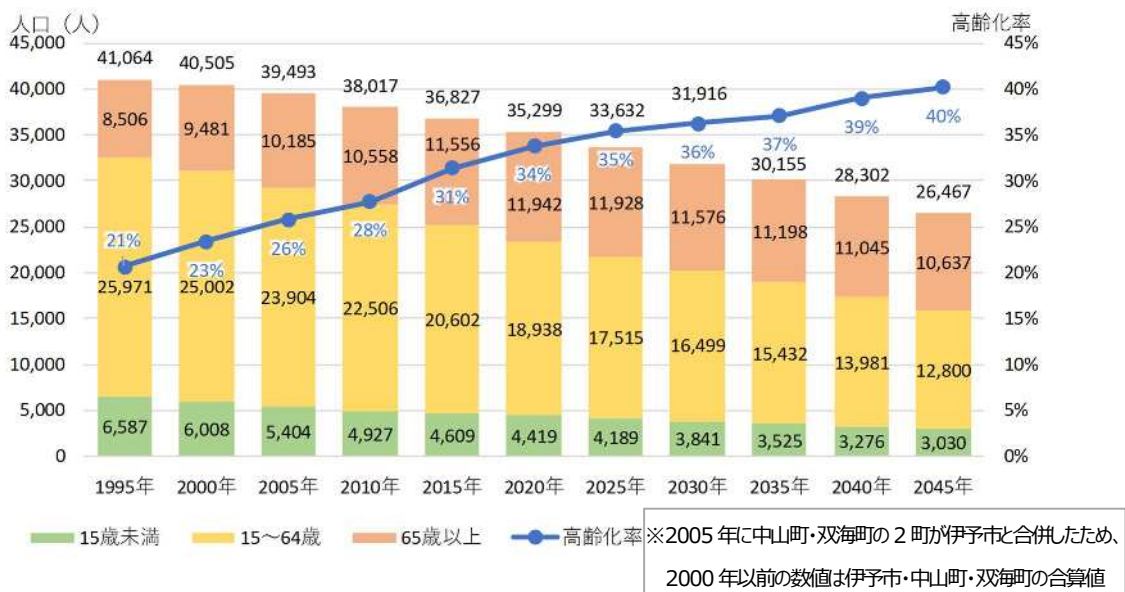
3 伊予市の自転車に関わる現状と課題の整理

3.1 伊予市の自転車に関わる現状の整理

1) 伊予市の都市環境

(1) 高齢化の進展

- 伊予市の総人口は減少傾向にあります。
- 人口構成比の推移では、15～64歳の生産年齢人口が大きく減少しており、2045年には65歳以上の老年人口（高齢者）の割合が40%になると見込まれています。
- 地区別にみると、伊予地区の人口はほぼ横ばいですが、中山地区、双海地区の人口は大きく減少しています。高齢化率はすべての地区で増加傾向にあり、中山地区・双海地区は4割以上とかなり高くなっています。



出典：2015年までは国勢調査、2020～2040年は国立社会保障・人口問題研究所の推計値

図 3.1 人口及び高齢化率の推移

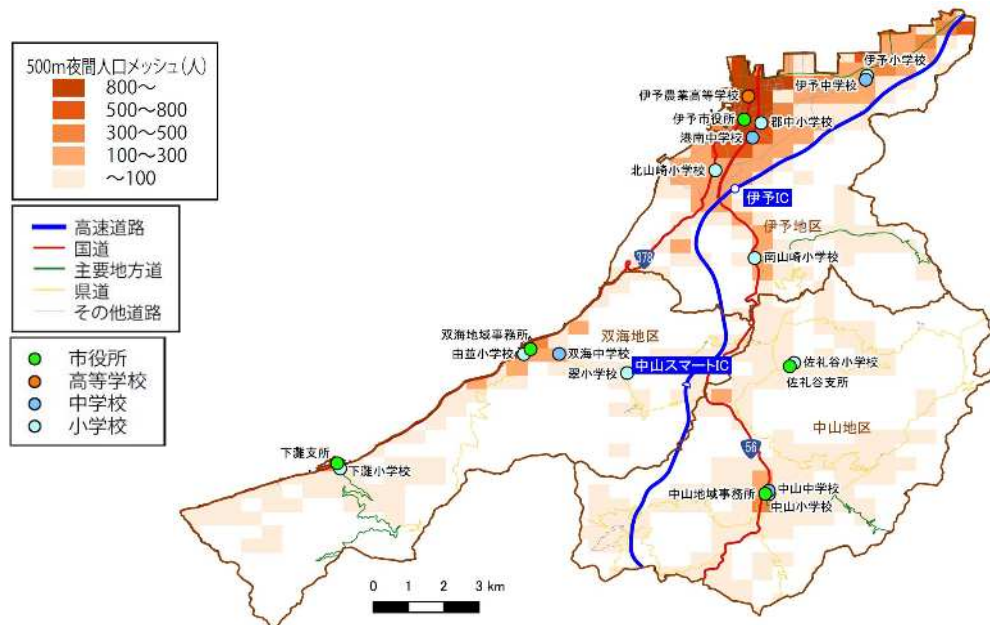


出典：国勢調査

図 3.2 地区別人口及び高齢化率の推移

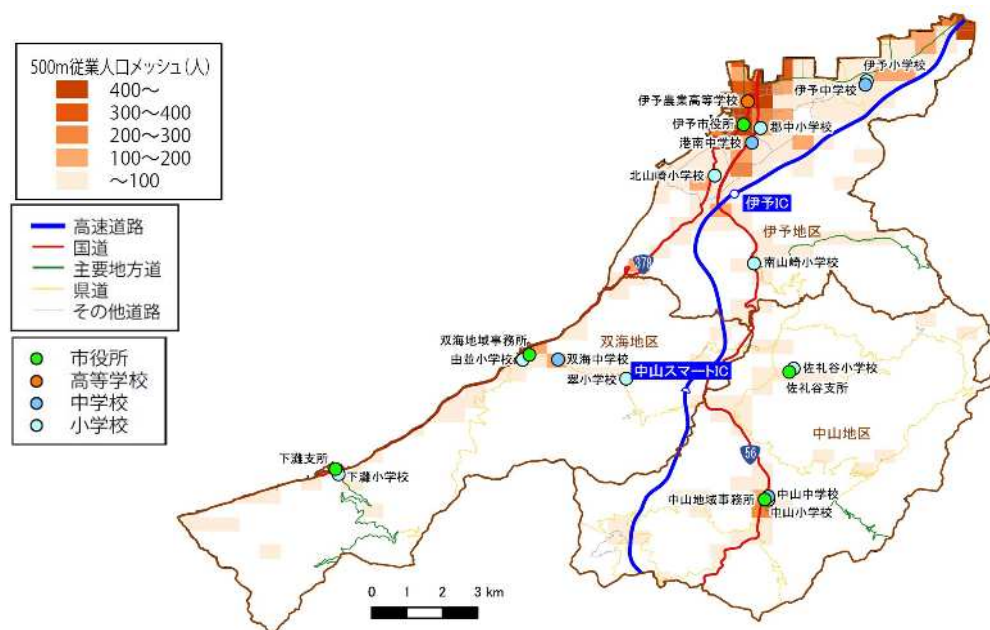
(2) 人口の分布

- 伊予地区の中心部およびその周辺に夜間人口、従業人口が集中しています。
- 中山地区、双海地区では役所や学校がある箇所を中心に夜間人口、従業人口が多くなっています。



出典:平成 27 年国勢調査

図 3.3 夜間人口分布



出典:平成 26 年経済センサス

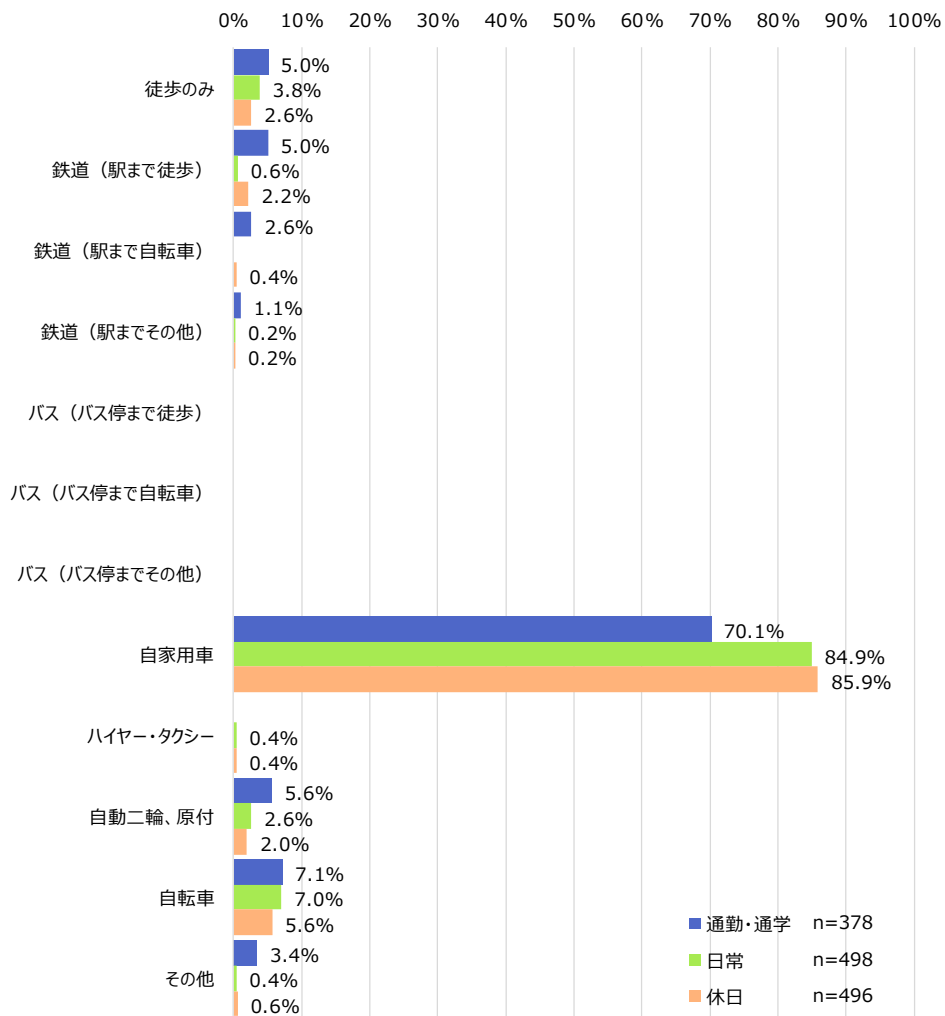
図 3.4 従業人口分布



(3) 移動の現状

a) 場面別の交通手段

○市民の交通手段は自家用車が約7～8割と最も多く、次に自転車が多くなっています。

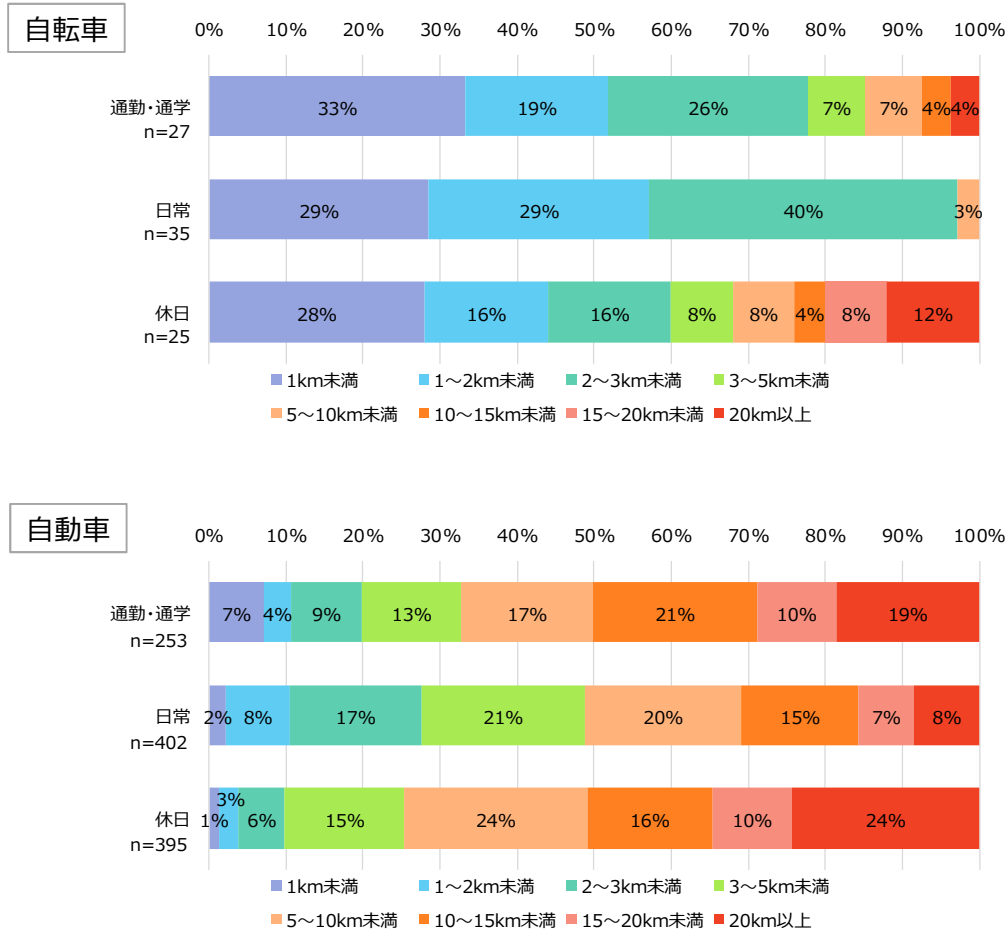


出典：市民アンケート調査

図 3.5 場面別の交通手段

b) 交通手段別の移動距離

○自転車での移動距離は5km未満が多く、自家用車は5km以上が多いものの、5km未満が日常では約5割程度と近距離の移動でも自家用車を使う割合が高くなっています。

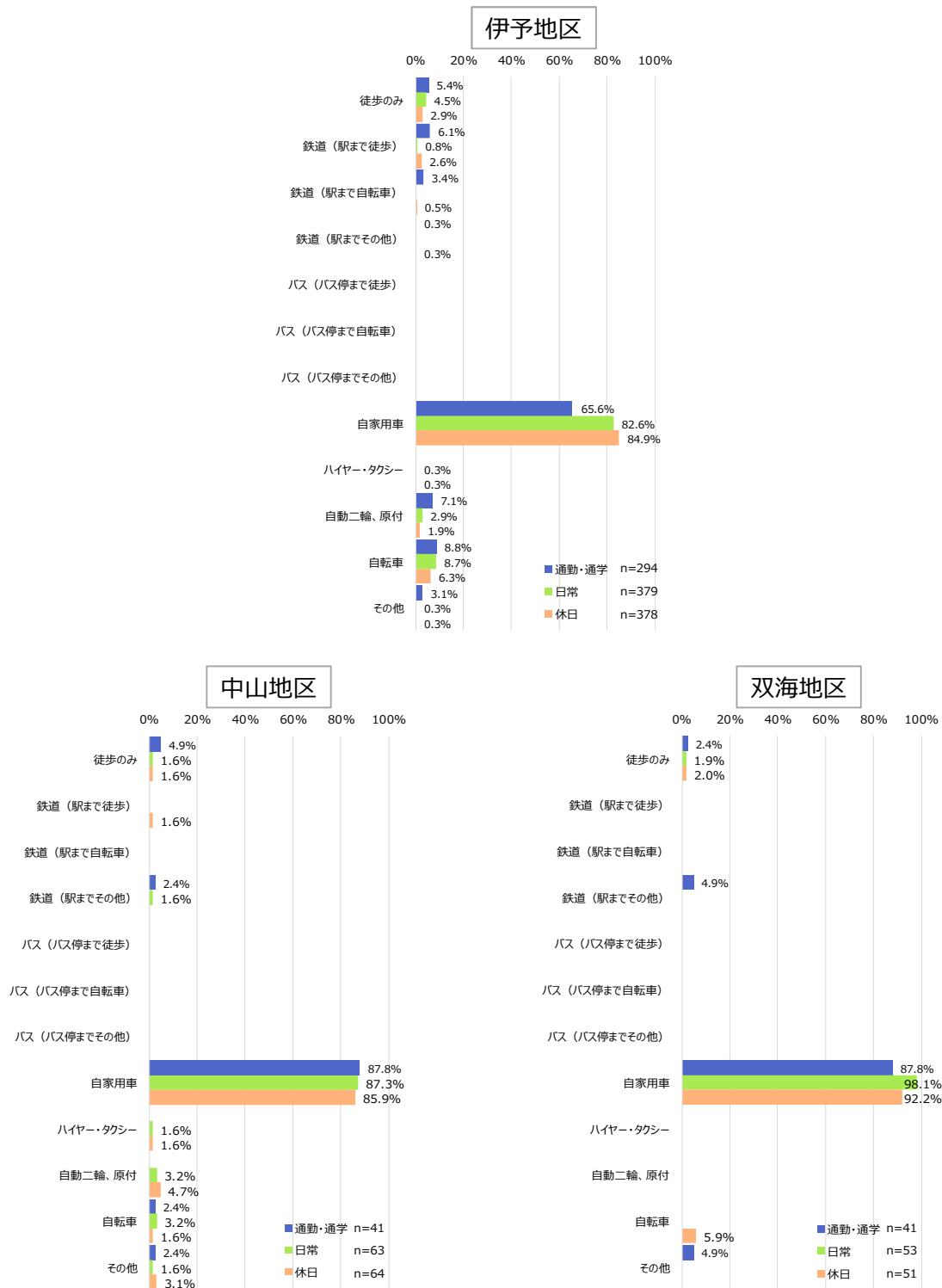


出典：市民アンケート調査

図 3.6 交通手段別の移動距離

c) 場面別の交通手段(居住地区別)

- 地区別にみると、伊予地区と比べて中山地区・双海地区の自家用車の分担率が高くなっています。
- 自転車分担率は、伊予地区では 8%程度となっていますが、中山地区、双海地区では多くが 5%以下と低くなっており、自動車分担率が相対的に高くなっています。



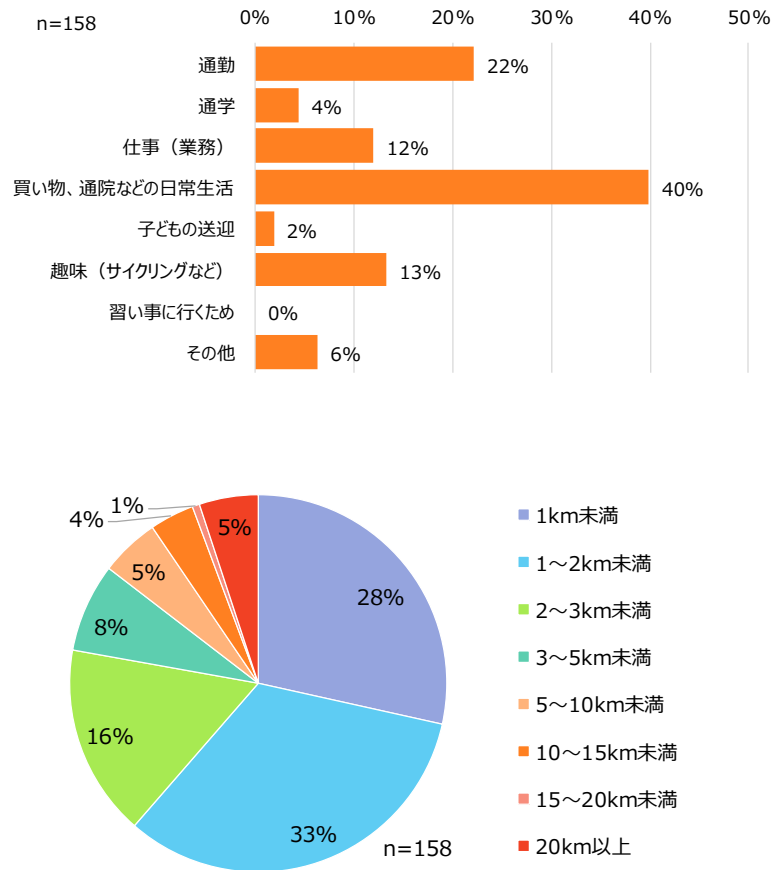
出典: 市民アンケート調査

図 3.7 場面別の交通手段(居住地区別)

(4) 自転車の現状

a) 自転車の主な利用目的、走行距離

○自転車の主な利用目的は「買い物、通院などの日常生活」が最も多く、次いで「通勤」となり、走行距離は2km未満が6割を占めています。



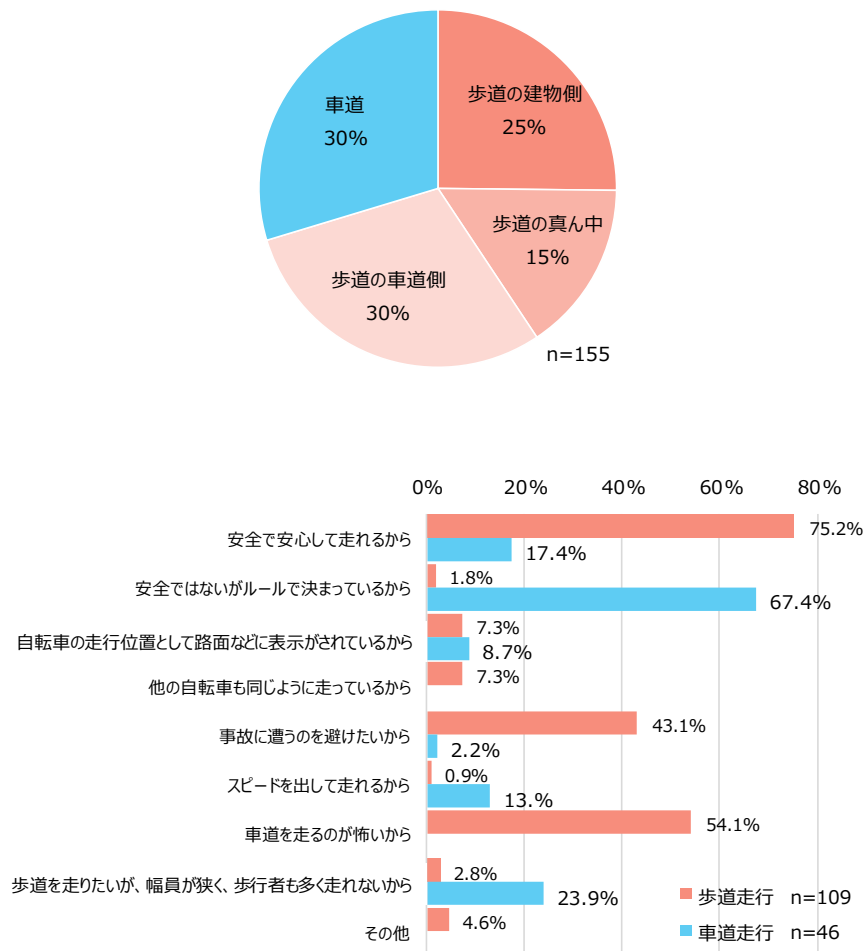
出典：市民アンケート調査

図 3.8 自転車の主な利用目的及び走行距離



b) 自転車利用時の走行場所

- 自転車利用時の走行場所は歩道が約 7 割であり、その理由は「安全で安心して走れるから」「車道を走るのが怖いから」が多くなっています。
- 一方で車道を走行する人の走行理由は「安全ではないがルールで決まっているから」が最も多く、次いで「歩道を走りたいが、幅員が狭く、歩行者も多く走れないから」となっています。

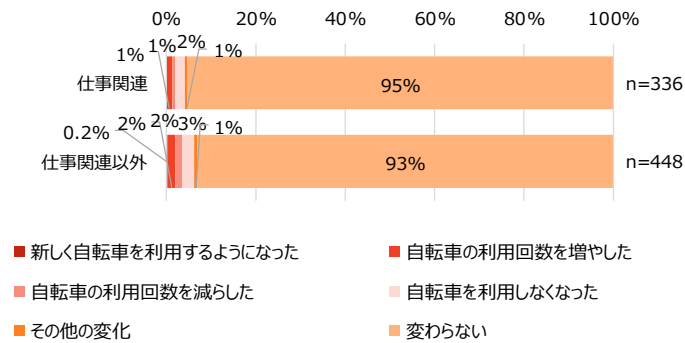


出典: 市民アンケート調査

図 3.9 自転車利用時の走行場所及びその理由

c) 新型コロナウイルスの影響による自転車利用変化

○新型コロナウイルスの影響による自転車利用は「変わらない」が9割以上を占めています。

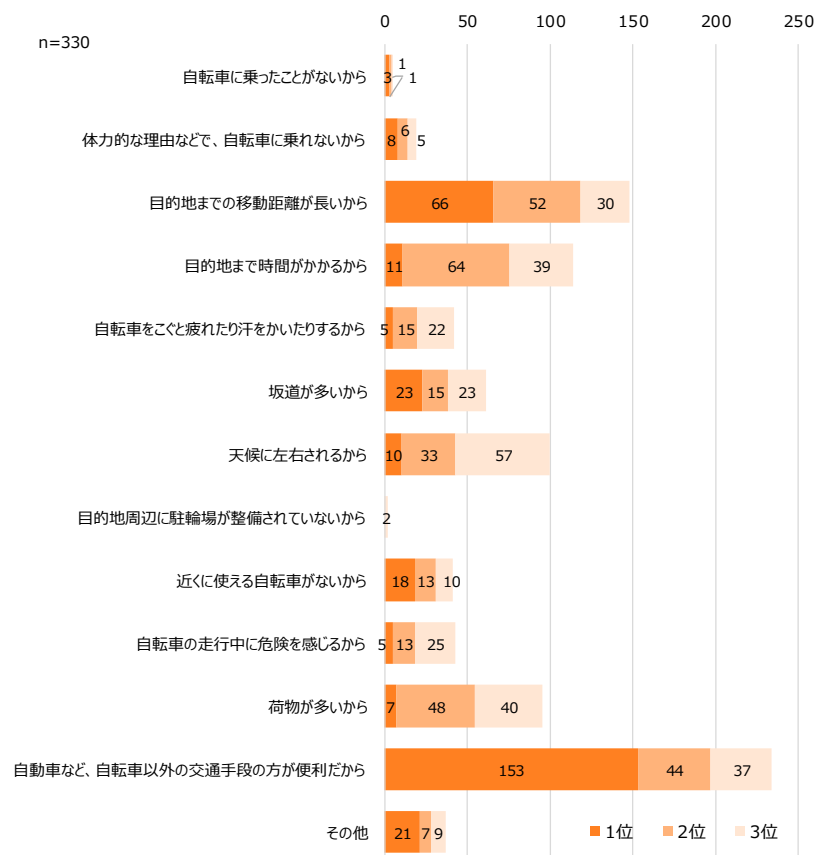


出典：市民アンケート調査

図 3.10 新型コロナウイルスの影響による自転車利用変化

d) 自転車を利用しない理由

○自転車を利用しない理由は「自動車など、自転車以外の交通手段の方が便利だから」が最も多く、次に「目的地までの移動距離が長いから」が多くなっています。

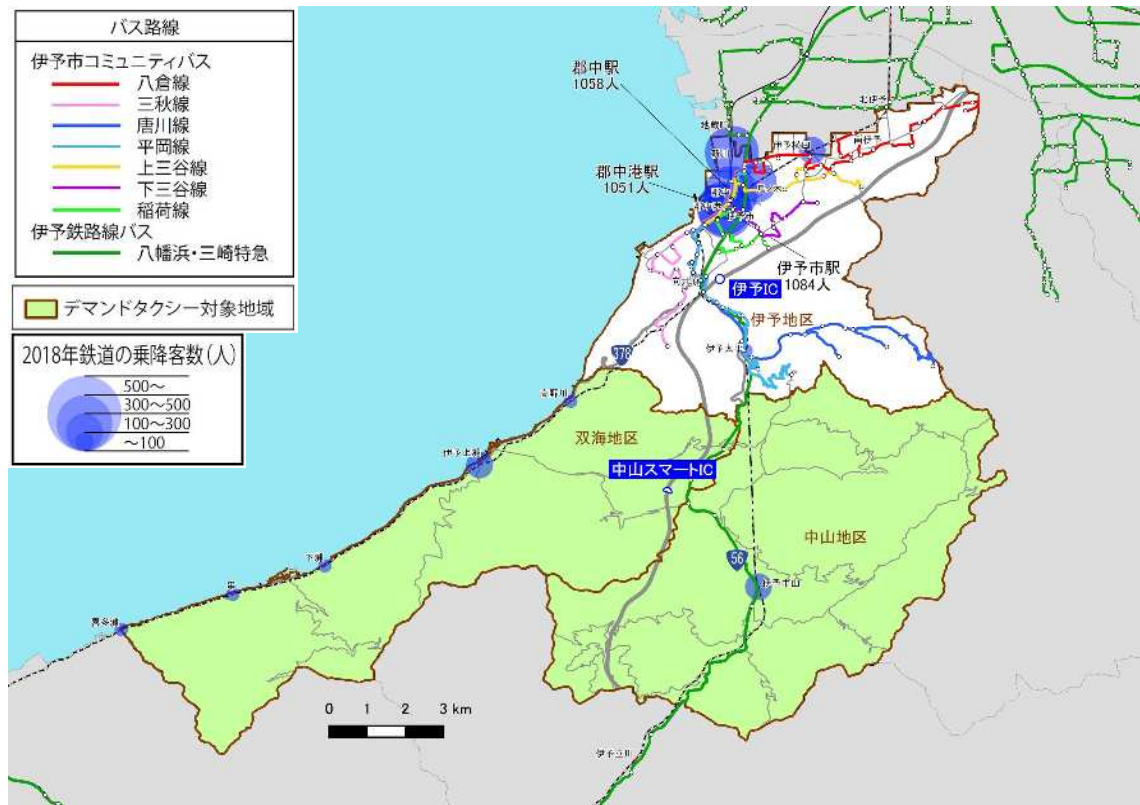


出典：市民アンケート調査

図 3.11 自転車を利用しない理由

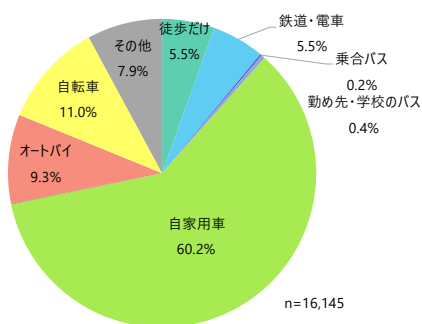
(5) 公共交通の現状

- 通勤・通学における代表交通手段は自家用車が約 60%と最も多く、次に多いのが自転車で 11%を占めています。公共交通である鉄道・電車、乗合バスの分担率は 5.7%と少なくなっています。
- 伊予市内を運行する鉄道路線は JR 予讃線と伊予鉄道郡中線があり、バス路線は伊予市コミュニティバスと伊予鉄路線バスがあります。
- 双海地区、中山地区ではデマンドタクシーが運行しています。



出典:国土数値情報(国土交通省)

図 3.12 公共交通の状況



出典:平成 22 年国勢調査

図 3.13 公共交通の状況



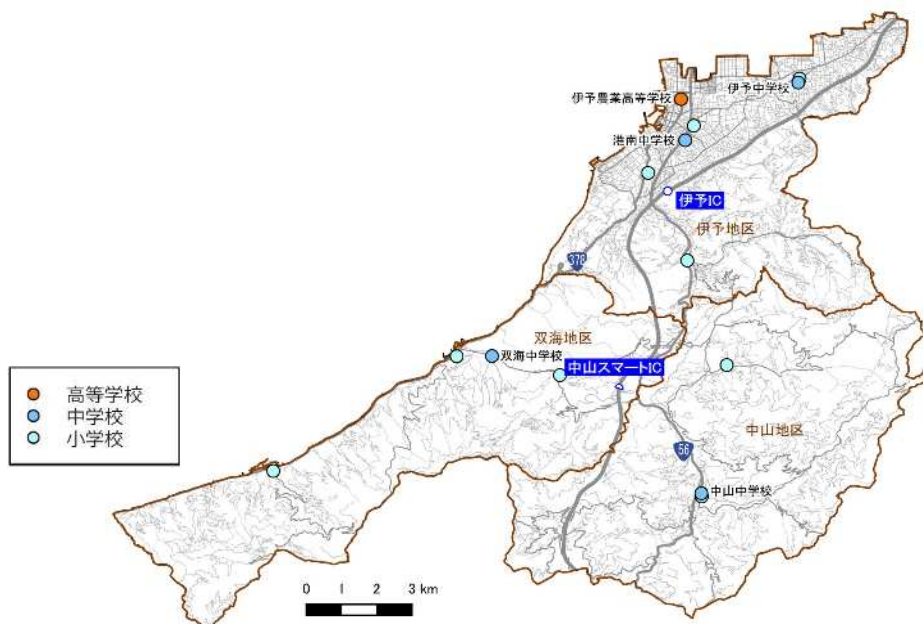
(6) 日常施設、学校の分布

- 大型小売店は、伊予地区北部の国道沿いを中心に分布しています。
- 高等学校は伊予地区に1校あり、中学校は伊予地区に2校、双海地区・中山地区に各1校あります。



出典:伊予病院 HP、伊予市 HP、大型小売店総覧 2020(大型小売店)

図 3.14 日常施設の分布



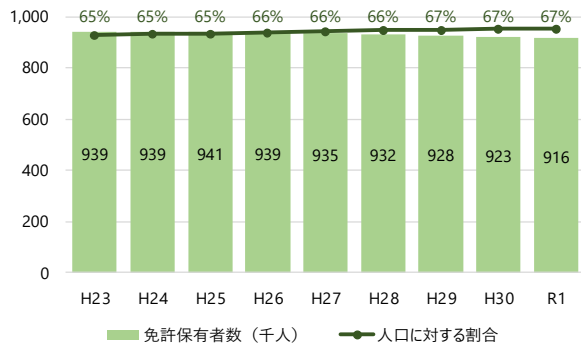
出典:伊予市 HP

図 3.15 学校の分布



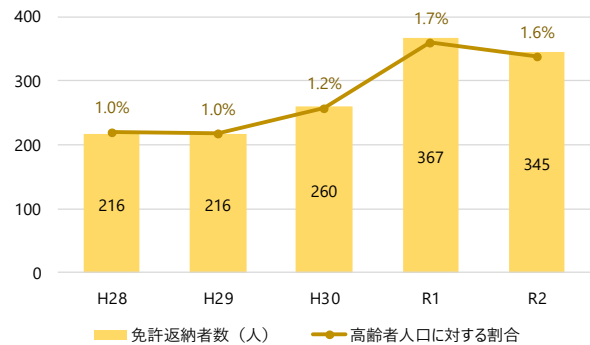
(7) 免許返納状況

- 愛媛県の人口に対する免許保有者数はほぼ横ばいで推移しています。
- 伊予市の免許返納者数は増加傾向を示しています。
- 免許返納後に自転車を利用したいという回答は約 3 割で、利用しない場合の移動手段は「徒歩」、「コミュニティバス」、「家族・知人などによる送迎」が多くなっています。



出典: 運転免許統計[警察庁]

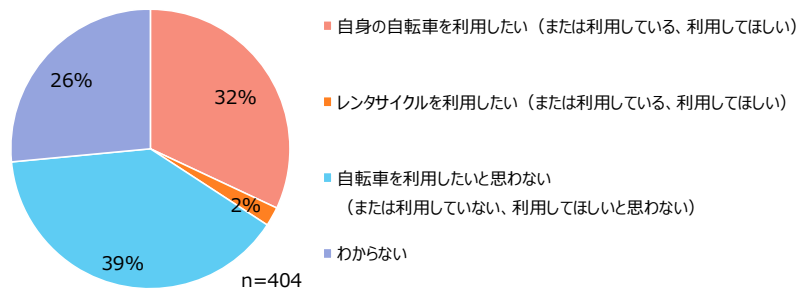
図 3.16 愛媛県の免許保有者の推移



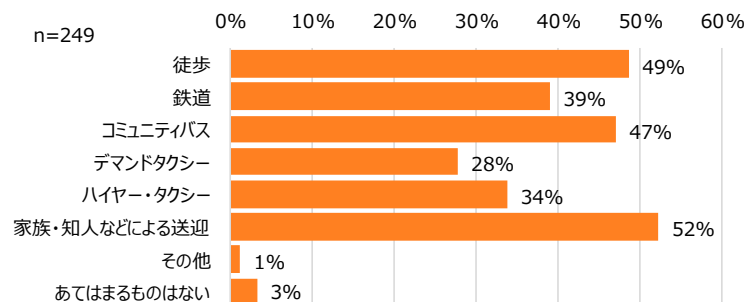
出典: 伊予警察署

図 3.17 伊予署管内の免許返納者数の推移

自転車利用意向



自転車を利用しない場合の移動手段意向



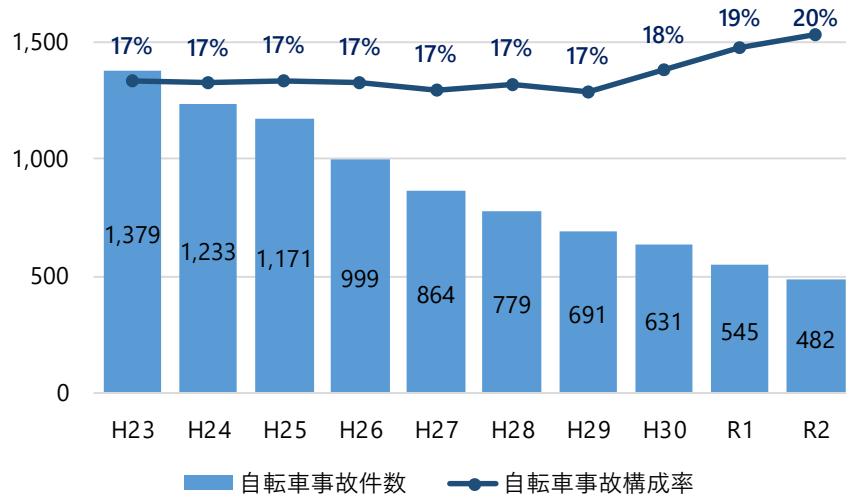
出典: 市民アンケート調査

図 3.18 免許返納後の自転車利用意向及び利用しない場合の移動手段意向

2) 伊予市の交通安全

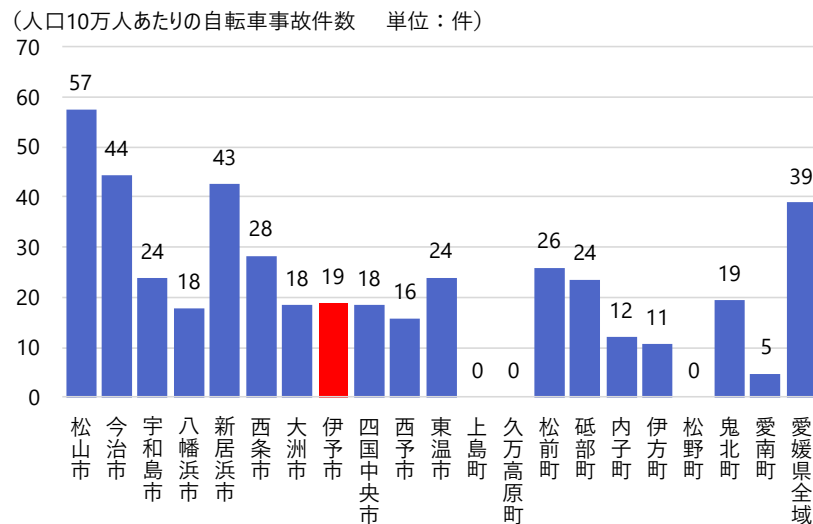
(1) 自転車事故件数、死傷者数

- 愛媛県内の自転車事故件数は年々減少傾向であるが、全事故に対する自転車事故構成率は近年微増傾向にあります。
- 伊予市の自転車事故件数は、愛媛県内他市町と比べて中程度となっています。



出典：交通事故統計 豆統計[愛媛県警察本部]

図 3.19 愛媛県の自転車事故件数の推移

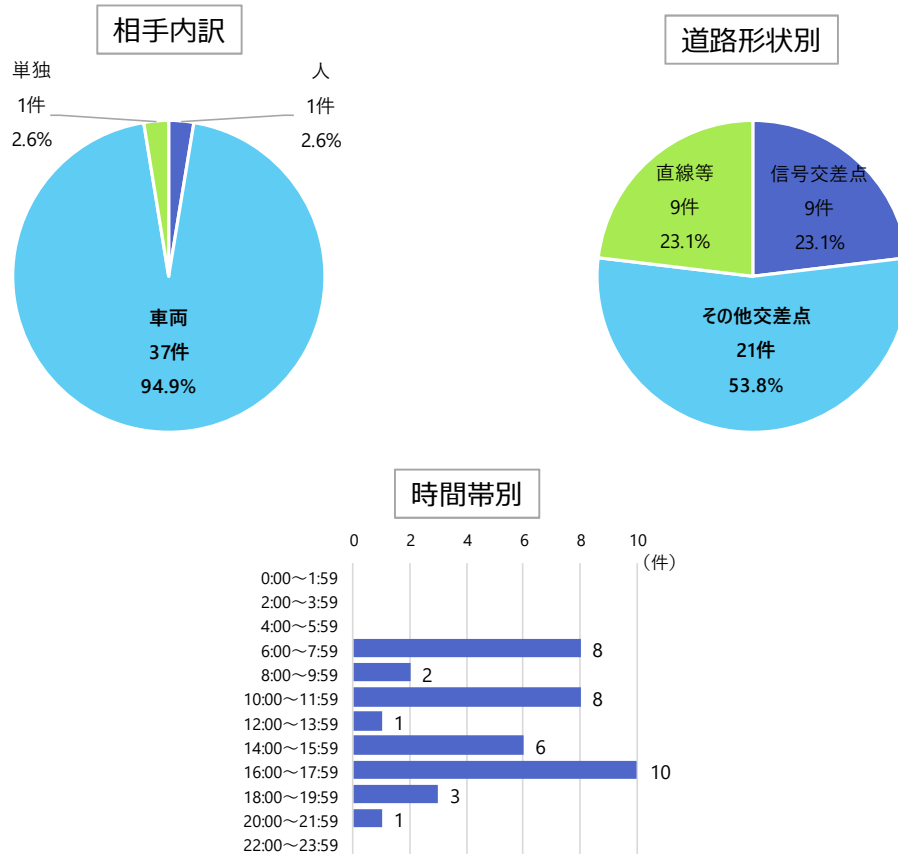


出典：平成31年/令和元年 交通事故統計情報のオープンデータ [警察庁]

図 3.20 愛媛県内他市町との人口あたり自転車事故件数の比較

(2) 自転車事故の状況

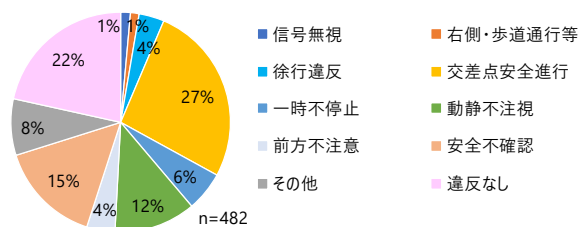
- 伊予市内自転車事故の相手は、ほとんどが車両(自動車、自転車等)となっています。
- 伊予市内自転車事故は、交差点が約 8 割を占め、朝夕の通勤・通学時間帯に多くなっています。



出典:伊予警察署提供データ 平成 28 年 1 月 1 日~令和 2 年 12 月 31 日

図 3.21 伊予市の自転車事故の状況

【参考】 自転車事故の原因には法令違反がある場合が多くなっています。

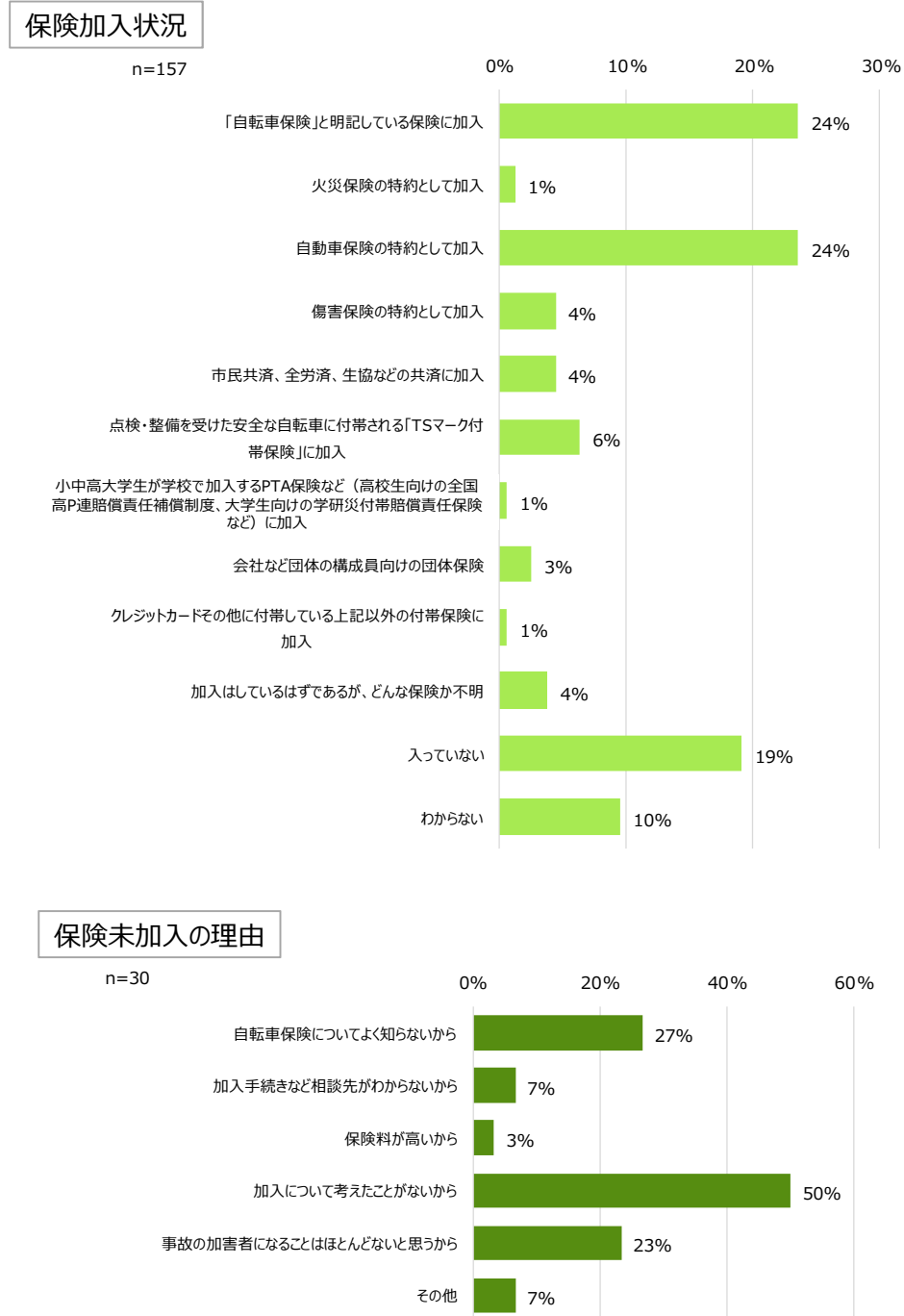


出典:令和 2 年交通事故統計 豆統計[愛媛県警察本部]

図 3.22 愛媛県の自転車事故の原因内訳

(3) 自転車保険加入状況

- 保険加入状況は「自転車保険」、「自動車保険の特約として加入」が多く、次に「入っていない」が多くなっています。
- 保険未加入の理由は「加入について考えたことがないから」が最も多くなっています。

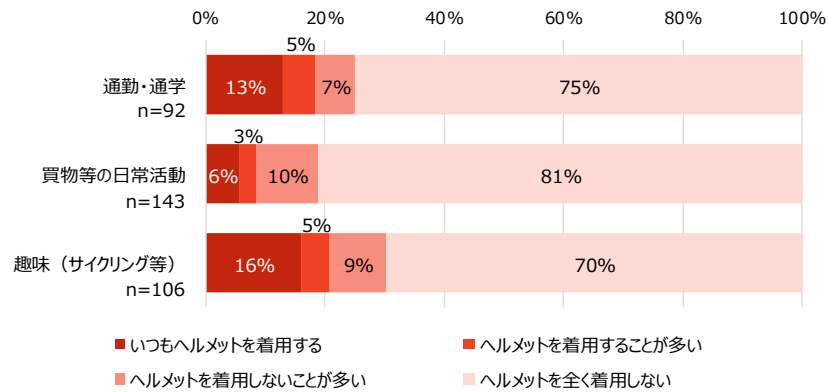


出典：市民アンケート調査

図 3.23 保険加入状況及び保険未加入の理由

(4) ヘルメット着用

○ヘルメットは「全く着用しない」が最も多く、どの目的でも7割以上を占めています。



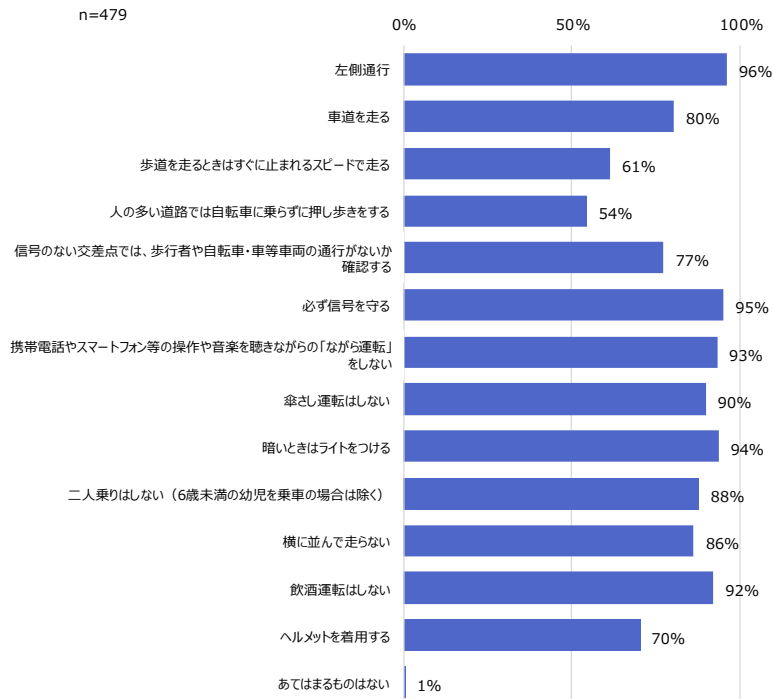
出典: 市民アンケート調査

図 3.24 ヘルメット着用有無

(5) 交通ルール

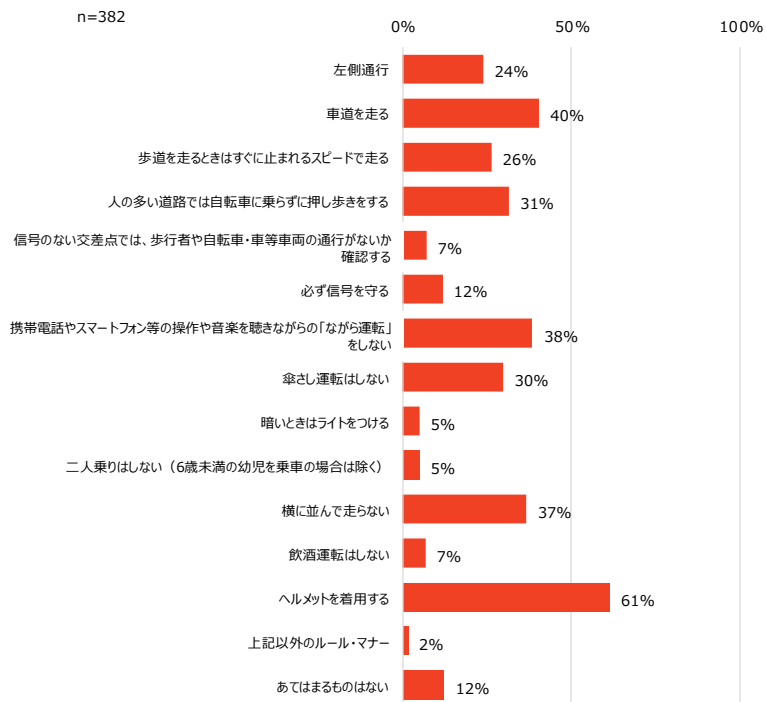
- 知っている交通ルールは多くが8割を超えていますが、「人の多い道路では自転車に乗らずに押し歩きをする」、「歩道を走るときはすぐに止まれるスピードで走る」の認知度が相対的に低くなっています。
- 守っていないルールは「ヘルメットを着用する」が最も多く、次いで「車道を走る」となっています。
- 「ながら運転」や「傘さし運転」、「横に並んで走らない」は、認知度が高い割に守っていない割合が高くなっています。





出典：市民アンケート調査

図 3.25 知っている交通ルール



出典：市民アンケート調査

図 3.26 守っていない交通ルール

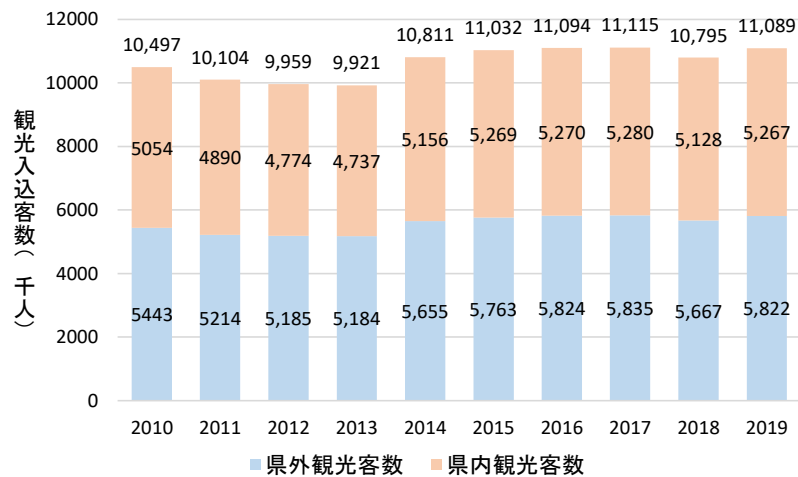


3) 伊予市の観光・サイクルツーリズム

(1) 観光入込客数

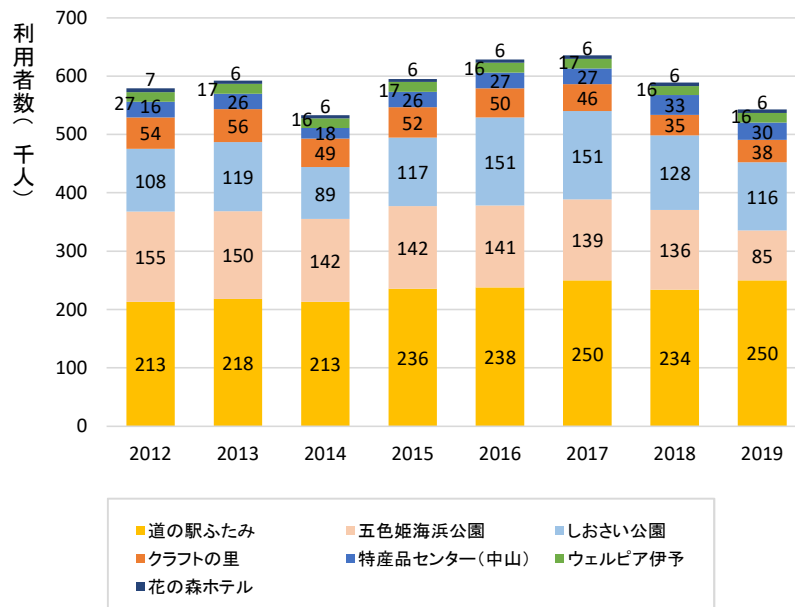
- 松山圏域※の観光入込客数は 2013 年～2015 年は微増傾向にありましたが、2015 年以降は横ばいで、1,100 万人前後で推移しています。
- 伊予市の主要観光施設の利用者数は、2014 年～2016 年は増加していましたが、2017 年以降は減少傾向となっています。

※松山圏域：松山市、伊予市、東温市、久万高原町、松前町、砥部町



出典：観光客数とその消費額[愛媛県]

図 3.27 松山圏域の観光入込客数の推移



出典：観光客数とその消費額[愛媛県]

図 3.28 伊予市の主要観光施設の利用者数推移

(2) 観光地の分布

○観光資源は、伊予市内全域に点在しています。



出典：観光客数とその消費額[愛媛県](利用者数)

図 3.29 観光資源

(3) 観光移動特性

a) 観光地滞在箇所数、伊予市来訪者の居住地

- 観光地滞在箇所数は、コロナ前・後ともに 1 箇所が約 75%を占め、周遊が少なくなっています。
- コロナ前と比較してコロナ後では全体的に来訪者が減っており、構成比では四国3県の割合が減り、松山市・大洲市等近くからの割合が増えています。
- 愛媛県内、県外比率で見ても県内の割合が増え、県外の割合が減っています。

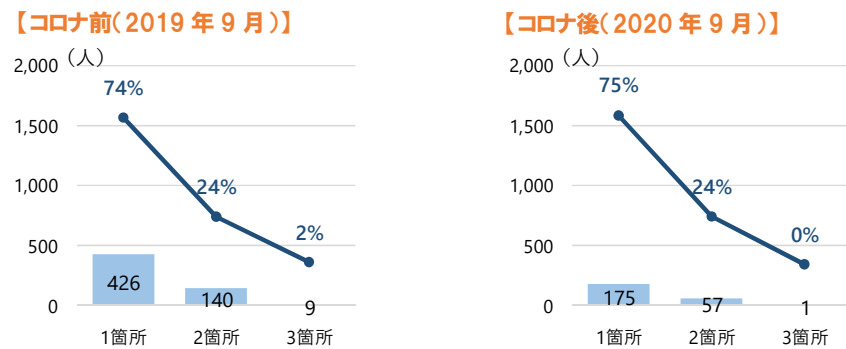


図 3.30 一人当たりの観光地滞在箇所数

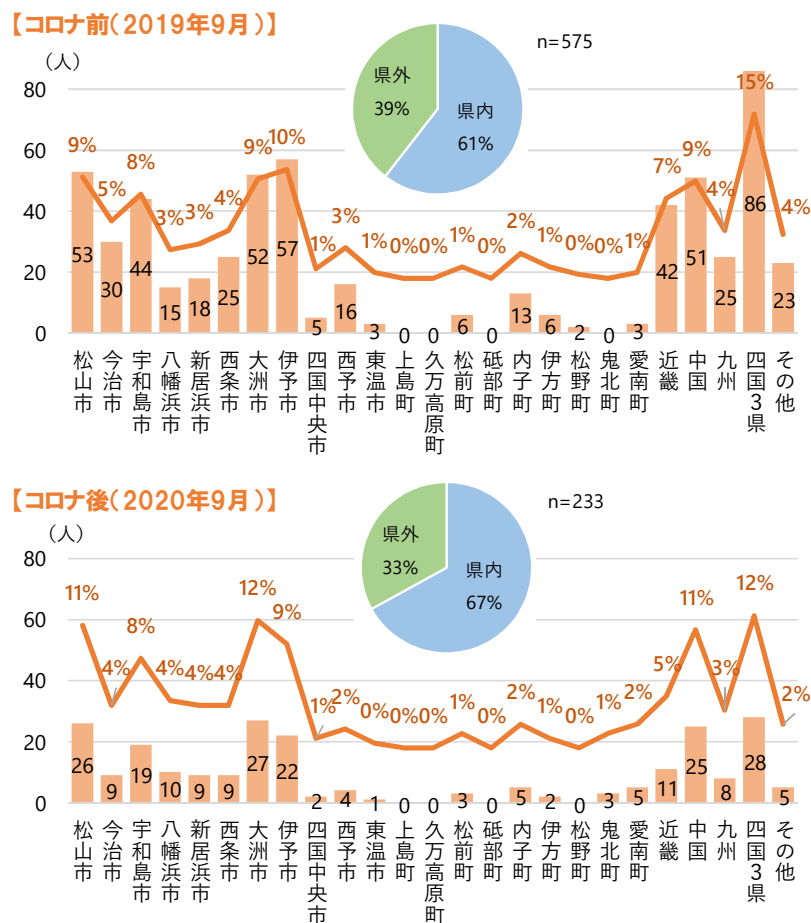
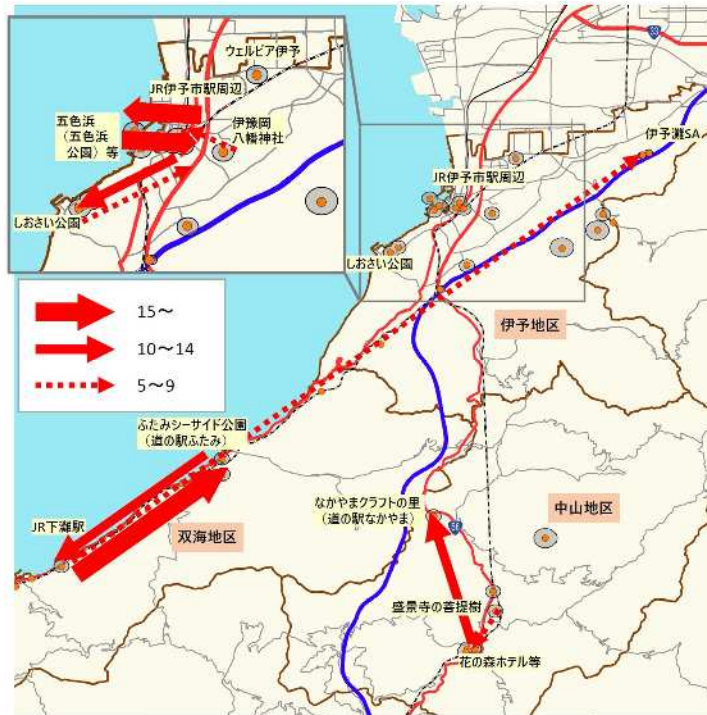


図 3.31 伊予市来訪者の居住地

b) 観光地間の流動

- コロナ後は人の移動が少なく、観光地間の流動も少なくなっています。
- 伊予地区、双海地区、中山地区、それぞれ地区内の移動が多く、地区を跨ぐ移動は少なくなっています。

【コロナ前(2019年9月)】



【コロナ後(2020年9月)】

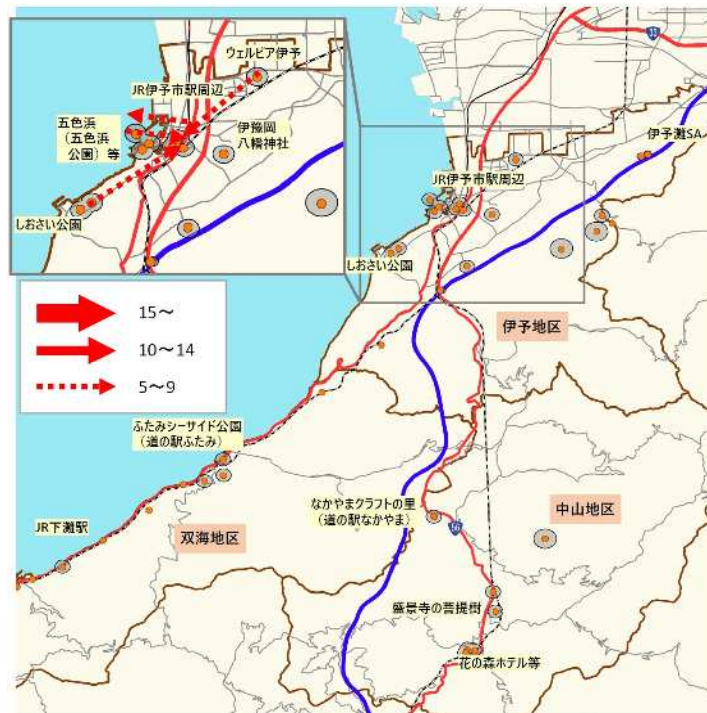


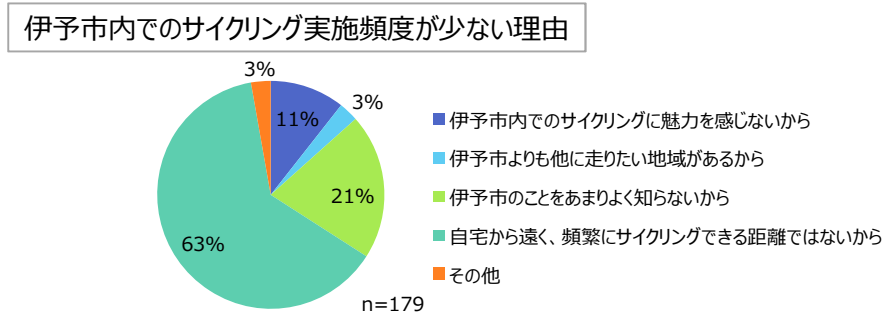
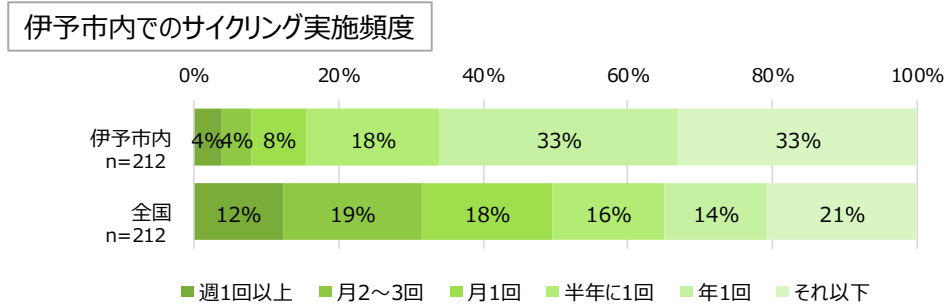
図 3.32 観光地間の流動



(4) サイクリング状況

a) 伊予市内でのサイクリング実施頻度

○伊予市外居住者の伊予市内でのサイクリング実施頻度は半年に1回以下が8割以上であり、その理由は、距離に関係ない理由(魅力を感じない、知らない)が約3割となっています。



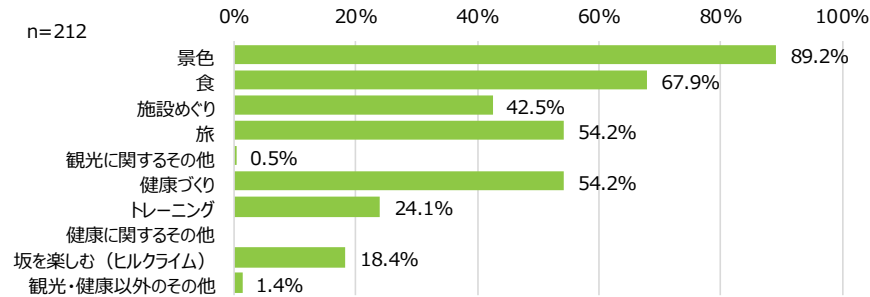
出典：自転車利用者を対象としたアンケート調査

図 3.33 伊予市内でのサイクリング頻度及びサイクリング頻度が少ない理由

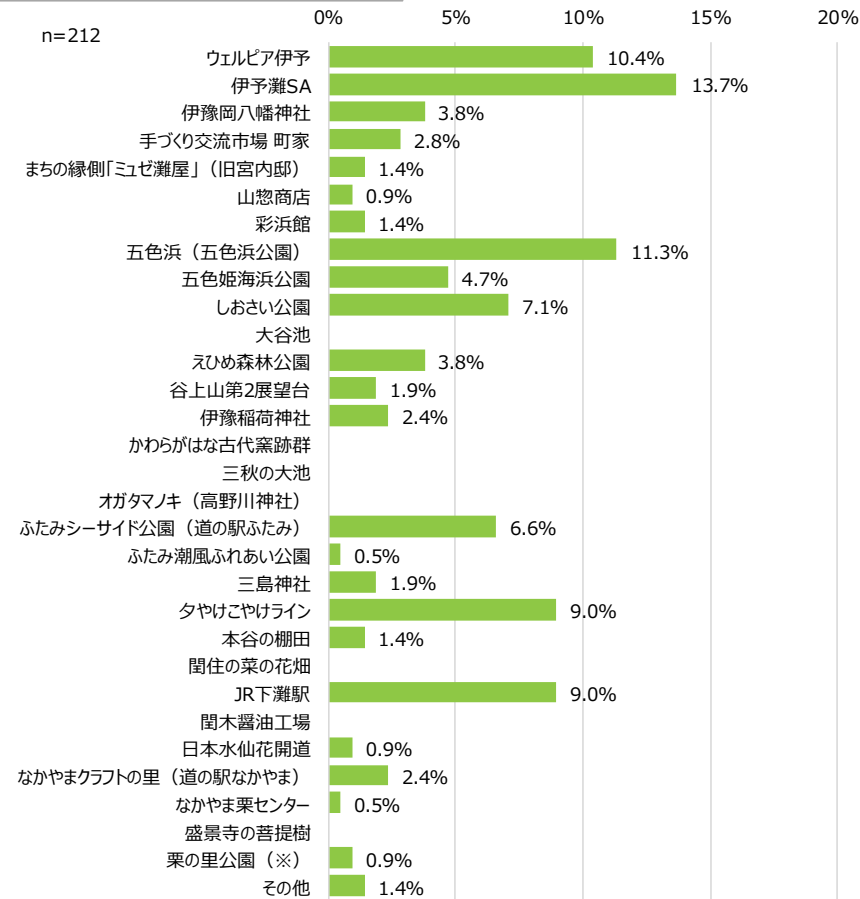
b) 伊予市内でのサイクリングの主な目的、目的地

○伊予市内でのサイクリングの主な目的は、「景色」、「食」が多く、主な目的地は「伊予灘 SA」、「五色浜(五色浜公園)」、「ウェルピア伊予」と伊予地区内が多くなっています。

伊予市内でのサイクリングの主な目的



伊予市内でのサイクリングの主な目的地



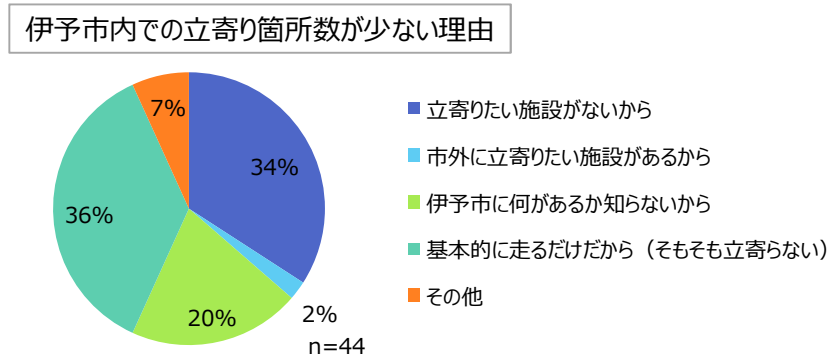
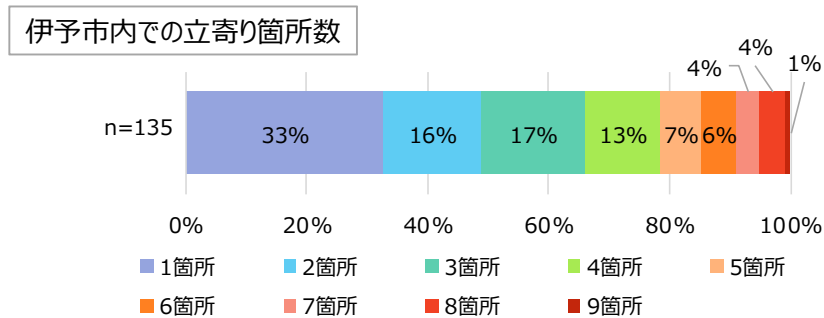
※「栗の里公園」には、「なかやまフラワーハウス」および「花の森ホテル」を含む

出典: 自転車利用者を対象としたアンケート調査

図 3.34 伊予市内でのサイクリングの主な目的及び目的地

c) 伊予市内での立寄り箇所数

○伊予市内での立寄り箇所数は1箇所が約3割と最も多く、その理由は走るだけを除くと、「立寄りたい施設がないから」、「伊予市に何があるか知らないから」が多くなっています。

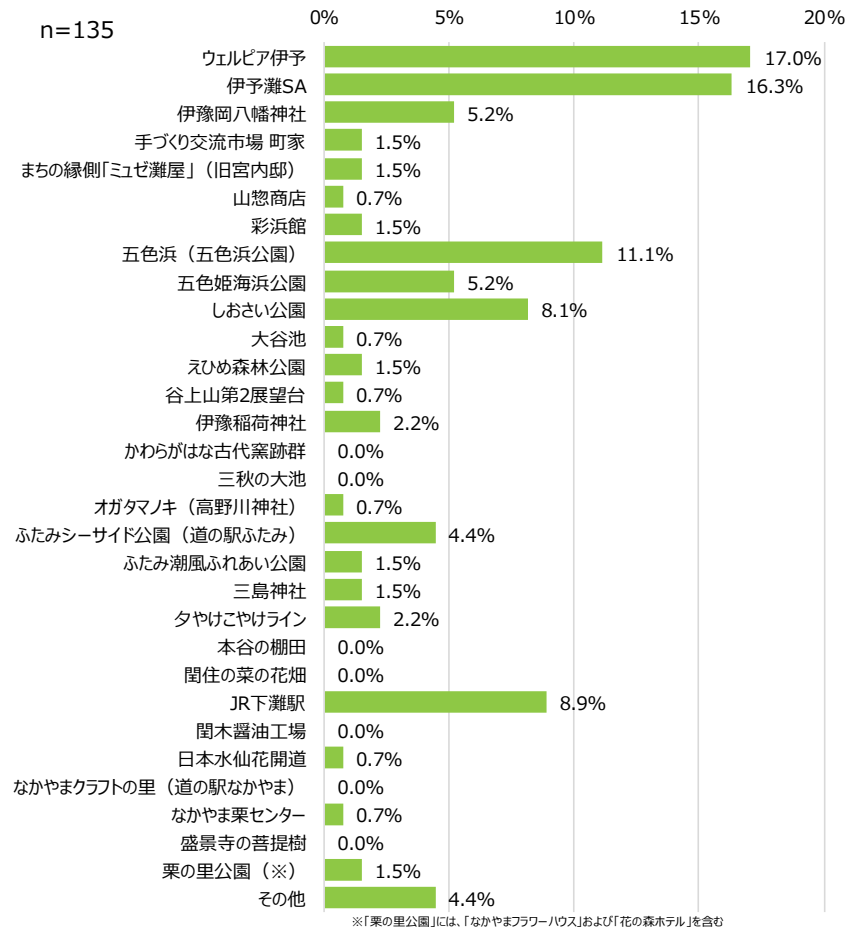


出典：自転車利用者を対象としたアンケート調査

図 3.35 伊予市内での立寄り箇所数及び立寄り箇所数が少ない理由

d) 伊予市内でのサイクリングの最初の立寄り地

○伊予市内でのサイクリングの最初の立寄り地は主な目的地と同様に、「伊予灘 SA」、「五色浜（五色浜公園）」、「ウェルピア伊予」が多くなっています。

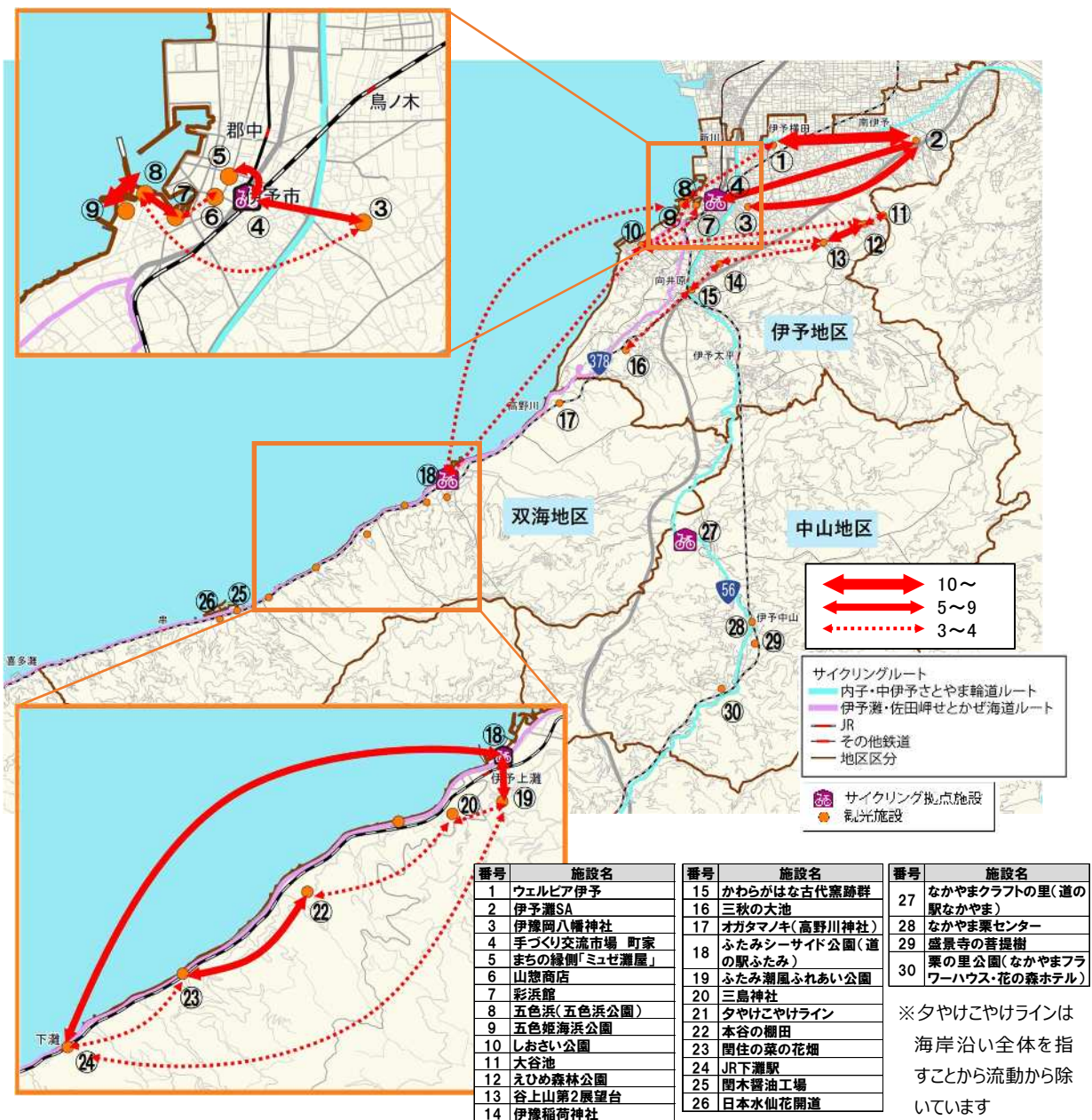


出典：自転車利用者を対象としたアンケート調査

図 3.36 伊予市内でのサイクリングの最初の立寄り地

e) 伊予市内でのサイクリングの流動

○伊予地区、双海地区、中山地区、それぞれ地区内の移動が多く、地区に跨る移動は少なくなっています。

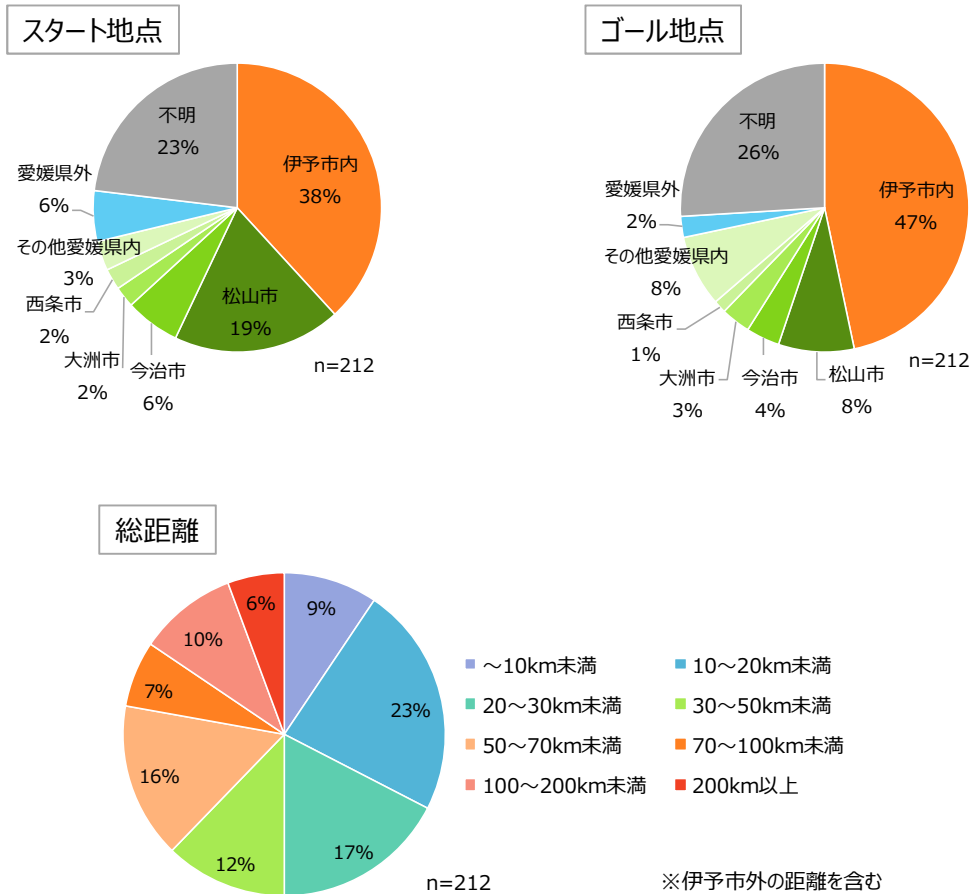


出典: 自転車利用者を対象としたアンケート調査

図 3.37 伊予市内でのサイクリングの流動

f) 伊予市内でのサイクリングのスタート地点、ゴール地点、総距離

- 伊予市内でのサイクリングのスタート地点、ゴール地点ともに伊予市内が最も多く、次いで松山市となっています。
- 総距離は 10～20km 未満が最も多くなっています。



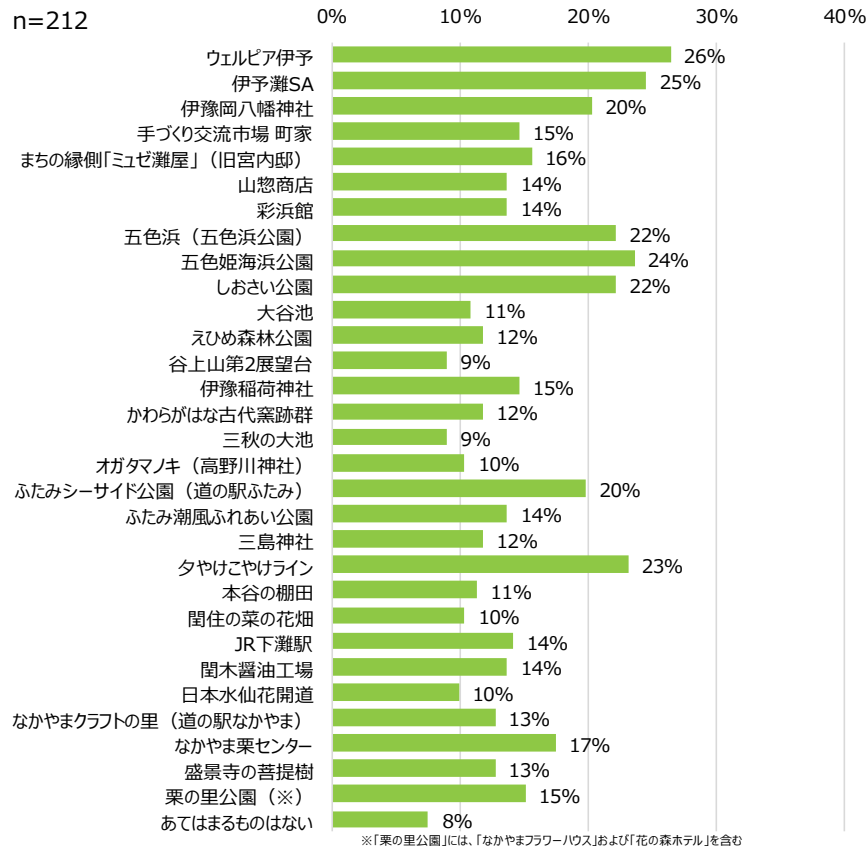
出典：自転車利用者を対象としたアンケート調査

図 3.38 伊予市内でのサイクリングのスタート地点、ゴール地点及び総距離

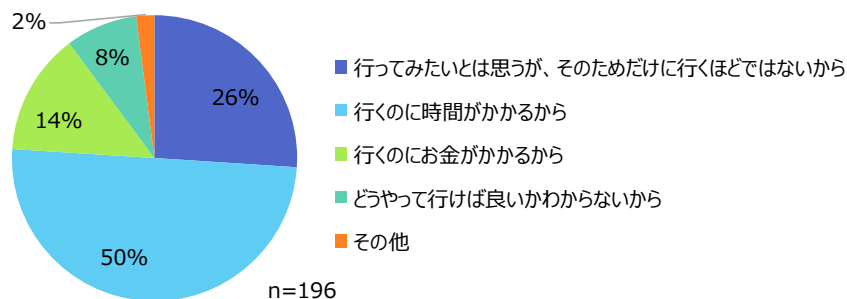
g) 伊予市内でのサイクリングの意向

- 伊予市内で行ってみたい地域・施設は「ウェルピア伊予」、「伊予灘 SA」が多く、「五色姫海浜公園」や「ふたみシーサイド公園（道の駅ふたみ）」等、伊予灘沿いの施設も多くなっています。
- 上記施設等に今まで行かなかった理由は「行くのに時間がかかるから」が最も多く半数を占める一方で、「行ってみたいと思うが、そのためだけに行くほどではないから」が約3割となっています。

伊予市内でのサイクリングの意向



上記施設に今まで行かなかった理由

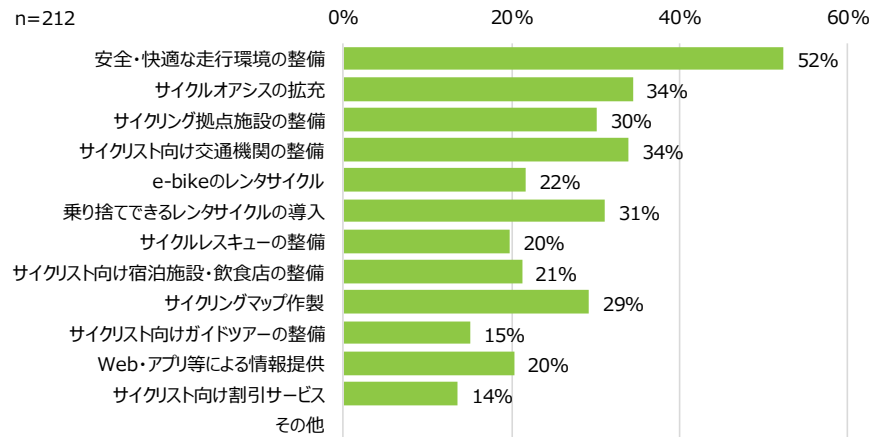


出典：自転車利用者を対象としたアンケート調査

図 3.39 伊予市内でのサイクリングの意向及び今まで行かなかった理由

h) 伊予市内でサイクリングを実施するために必要な取組み

○伊予市内でサイクリングを実施するために必要な取組みは「安全・快適な走行環境の整備」が最も多く、「サイクルオアシスの拡充」、「サイクリスト向け交通機関の整備」等も多くなっています。



出典：自転車利用者を対象としたアンケート調査

図 3.40 伊予市内でサイクリングを実施するために必要な取組み



b) 四国一周サイクリング

○四国一周サイクリングでのトリップスポットとして下灘駅や夕やけこやけラインが紹介されています。



出典:四国一周サイクリング HP

図 3.42 四国一周サイクリング



(7) 道の駅リニューアル

○道の駅ふたみは、愛媛マルゴト自転車道や四国一周サイクリングのコース沿いにあり、「中予サイクルオアシス」登録施設としてサイクリスト向けの各種サービスを提供、サイクルツーリズムを推進しています。

○2021年5月28日にリニューアルオープンしました。伊予市の特産品販売だけでなく、夏には美しい海で海水浴、夕方には瀬戸内海に沈む美しい夕日が楽しめます。



出典:愛媛県 HP(中予サイクルオアシス)、道の駅ふたみ HP

図 3.45 道の駅ふたみ

(8) e-bike の導入

a) e-bike のレンタサイクル

○2021 年 6 月より e-bike のレンタサイクルを開始しました。市内の主要施設 5 箇所でレンタルできます。

○車種はスポーツタイプ(クロスバイク)とシティサイクルタイプの 2 種類用意しています。

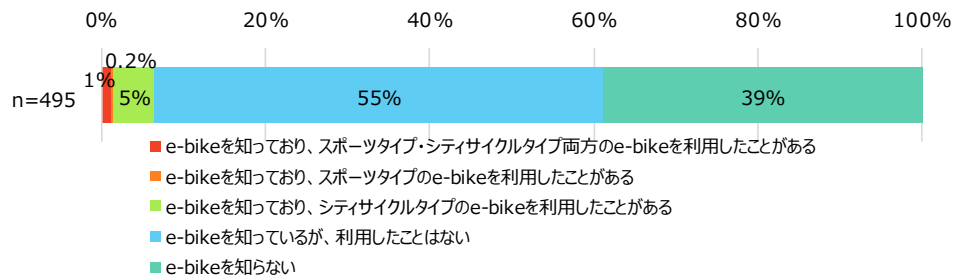


図 3.46 e-bike のレンタサイクル



b) e-bike の認知・利用経験

○「知っているが、利用したことはない」が半数以上を占め、「知らない」が約 4 割となっています。

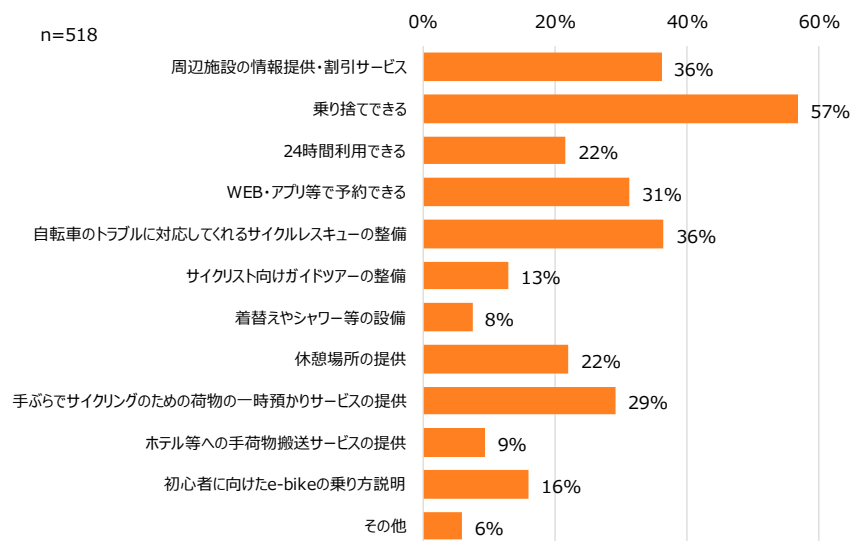


出典：市民アンケート調査

図 3.47 e-bike の認知・利用経験

c) e-bike のレンタサイクルに求めるサービス

○「乗り捨てできる」が最も多く、次いで「周辺施設の情報提供・割引サービス」、「自転車のトラブルに対応してくれるサイクルレスキューの整備」となっています。

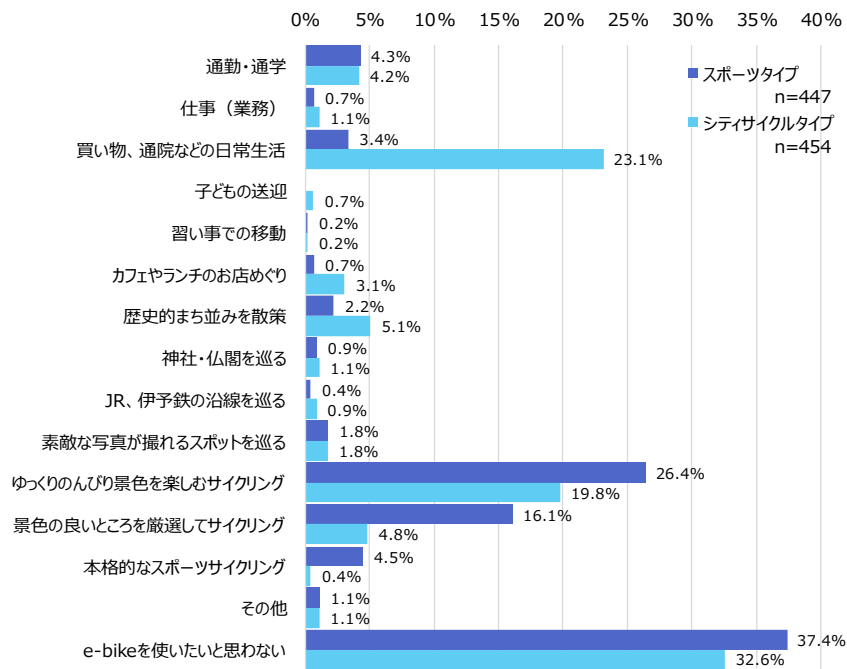


出典：市民アンケート調査

図 3.48 e-bike のレンタサイクルに求めるサービス

d) e-bike のレンタサイクルを利用したい場面

○スポーツタイプではサイクリング、シティサイクルタイプでは日常生活やサイクリングが多くなっています。

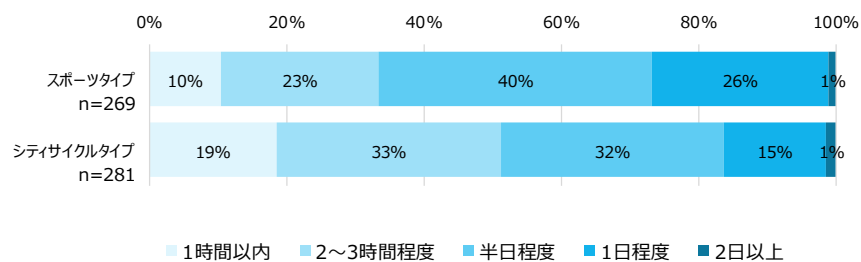


出典：市民アンケート調査

図 3.49 e-bike のレンタサイクルを利用したい場面

e) e-bike のレンタサイクルを利用したい期間

○スポーツタイプは半日以上が多く、シティサイクルタイプは 2～3 時間以内が多くなっています。



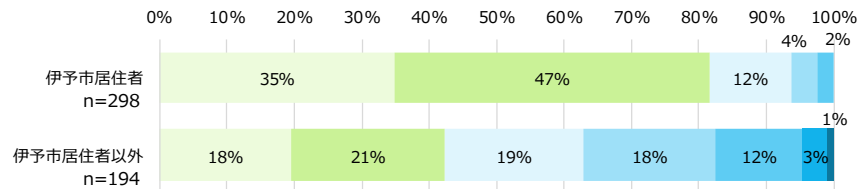
出典：市民アンケート調査

図 3.50 e-bike のレンタサイクルを利用したい期間

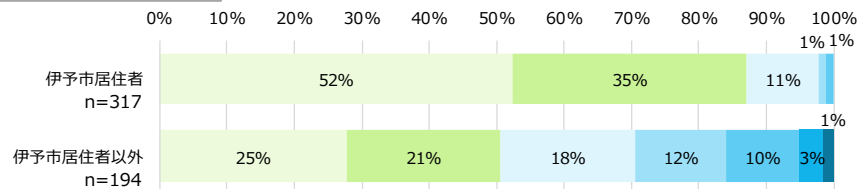
f) e-bike のレンタサイクルの利用上限額

- スポーツタイプ、シティサイクルタイプともに伊予市居住者以外と比較して、伊予市居住者の方が利用上限額は低くなる傾向にあり、1 時間あたり 300 円以内が 8 割以上となっています。
- スポーツタイプとシティサイクルタイプを比較すると、スポーツタイプの方が利用上限額は高くなっています。

スポーツタイプ



シティサイクルタイプ



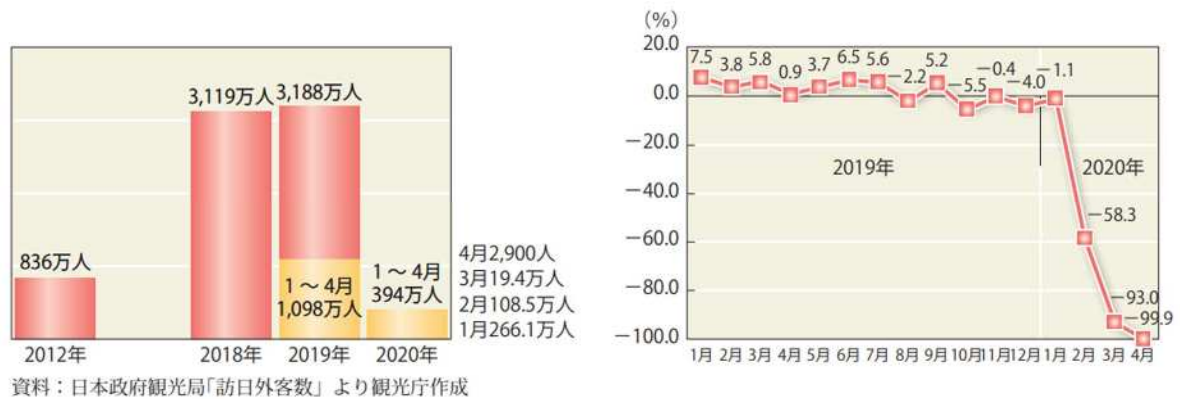
出典：市民アンケート調査（伊予市居住者）、自転車利用者を対象としたアンケート調査（伊予市居住者以外）

図 3.51 e-bike のレンタサイクルの利用上限額

4) 新型コロナウイルス感染症拡大による観光への影響

(1) 訪日外国人旅行者数、旅行消費額

- 入国制限等により、2020 年(令和 2 年)3 月の訪日外国人旅行者数は前年同月比 93.0%減、同年 4 月は前年同月比 99.9%減と外国人旅行者が大幅に減少しています。
- 訪日外国人旅行者の減少に伴い、2020 年(令和 2 年)1-3 月期の訪日外国人旅行消費額は、前年同期比 41.6%減の 6,727 億円と大きく減少しています。



出典：令和 2 年版 観光白書

図 3.52 訪日外国人旅行者数及び前年同月比の推移

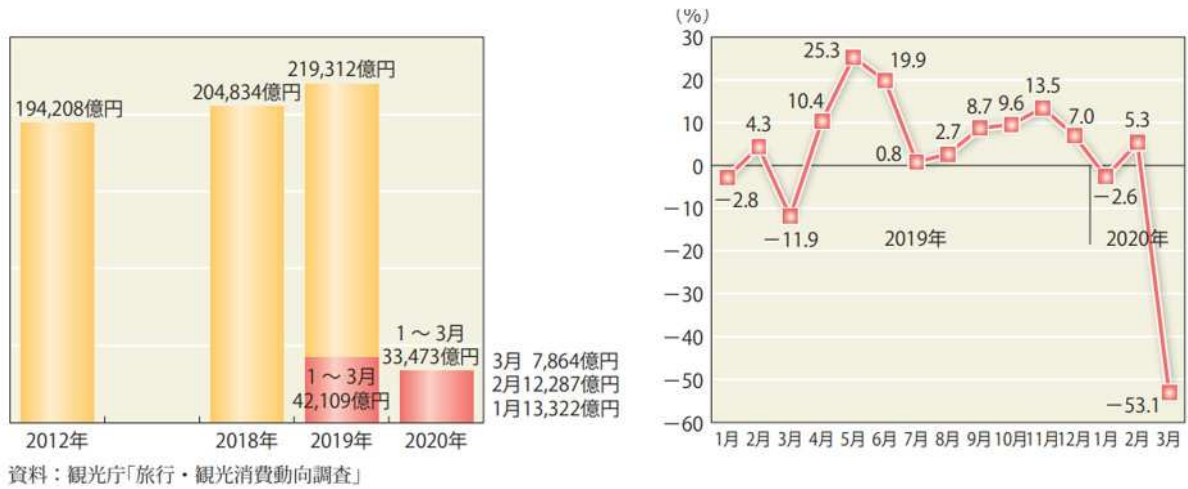


出典：令和 2 年版 観光白書

図 3.53 訪日外国人旅行消費額及び前年同期比の推移

(2) 日本人の国内旅行消費額

○日本人の国内旅行消費額は、3月は前年同月比53.1%減の7,864億円となり、2010年(平成22年)の現行調査開始以降最大の減少となっています。



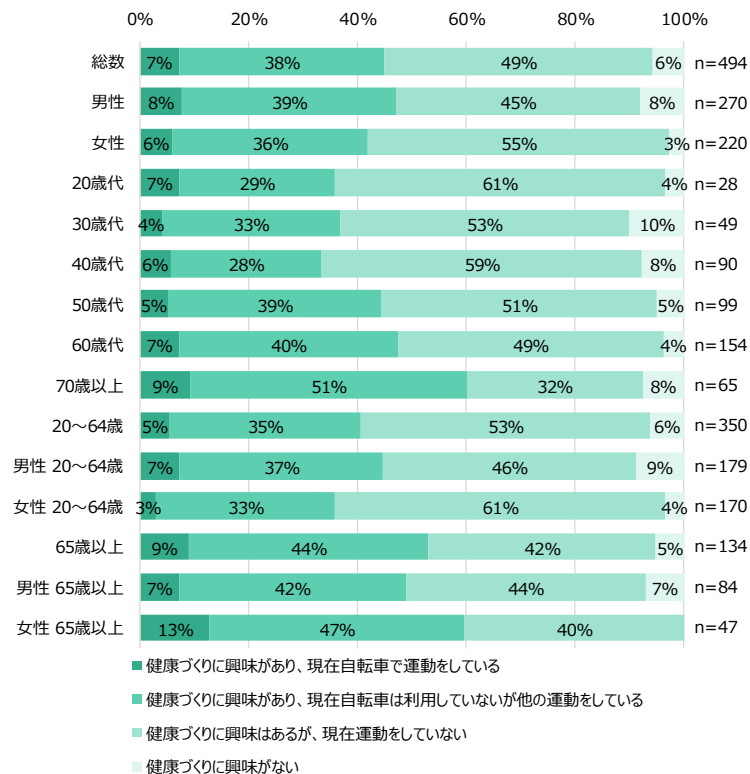
出典：令和2年版 観光白書

図 3.54 日本人の国内旅行消費額及び前年同月比の推移

5) 伊予市民の健康

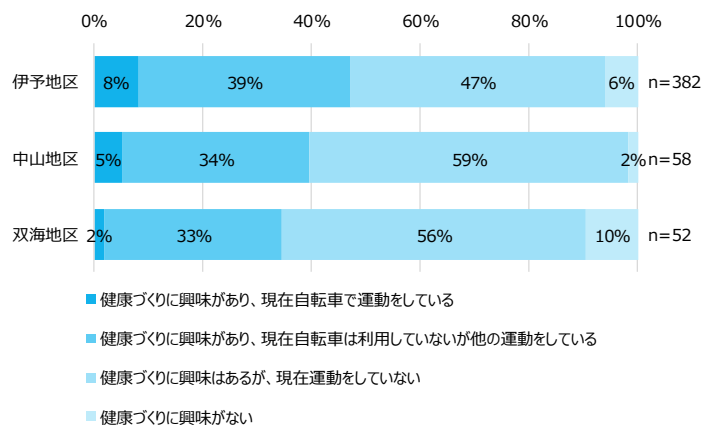
(1) 健康づくり

- 全体では、自転車を含め運動している人が約4割となっています。
- 自転車を含め健康づくりに興味があり、現在運動をしている割合は若年層ほど低くなっています。
- 伊予地区は中山地区・双海地区に比べて運動をしている割合が高くなっています。
- 運動している人を除き、総じて健康づくりに興味がないよりも興味がある割合が高くなっています。



出典：市民アンケート調査

図 3.55 伊予市民の健康づくり(年齢階層別)



出典：市民アンケート調査

図 3.56 伊予市民の健康づくり(居住地区別)

(2) 健康寿命

- 伊予市の平均健康寿命は男性 64.7 歳、女性 66.9 歳で、愛媛県平均男性 64.8 歳、女性 66.8 歳と同程度となっています。
- 伊予市では「日常生活動作が自立している期間の平均」を 2013 年度の間評価より伸ばすことを目標としています。

		伊予市	愛媛県	国
平均寿命	男性	78.5	79.1	79.6
	女性	86.4	86.5	86.4
健康寿命	男性	64.7	64.8	65.2
	女性	66.9	66.8	66.8
平均寿命と健康寿命の差	男性	13.8	14.3	14.4
	女性	19.5	19.7	19.6

【資料】国保データベース（KDB）システム帳票 No.1 地域の全体像の把握（平成 29 年 9 月 4 日抽出）

【評価指標の達成状況】

指標	最終目標 2023 年度	策定時	中間評価	比較	指標または目標の 変更や考え方	出典
「自分が健康であると自覚している期間の平均」を変更 日常生活動作が自立している期間の平均	「健康な期間を延ばす」を変更 男性 78.98 年より伸ばす 女性 82.93 年より伸ばす	男性 58.83 年 (2012 年度)	男性 78.98 年 (2013 年度)	—	アンケート回収率が一定の水準を満たしていないなどにより、健康寿命の算定に適さないと判断し介護保険事業状況（要介護 2 以上の認定者数）より算出することとした。	A
		女性 66.63 年 (2012 年度)	女性 82.93 年 (2013 年度)	—		
40 ～ 64 歳の年齢調整死亡率	「県に近づける」を変更 男性 446.9 以下 女性 181.6 以下	男性 642.1 県 男性 572.7 (2005 ～ 2009 年)	男性 446.9 県 男性 471.4 (2010 ～ 2014 年)	↓	市・県共に数値は、5 年分の人口と死亡数を用いて算出しているため参考値とする。	B
		女性 242.6 県 女性 239.5 (2005 ～ 2009 年)	女性 181.6 県 女性 199.0 (2010 ～ 2014 年)	↓		B
中 間 評 価 結 果						
・「日常生活動作が自立している期間の平均」の算出は、介護保険の申請状況等の影響を受けることから相対的にみていきます。今後は、中間年と最終年を比較して、健康寿命（推定値）を確認していく必要があります。また「40 ～ 64 歳の年齢調整死亡率」については、男女共に策定時と比べて、県と同様の傾向にあり、低くなっています。						

※年齢調整死亡率とは：基準となる人口の年齢構成を考慮して補正した死亡率のこと。

出典：伊予市健康づくり・食育推進計画

図 3.57 伊予市の健康寿命と評価指標



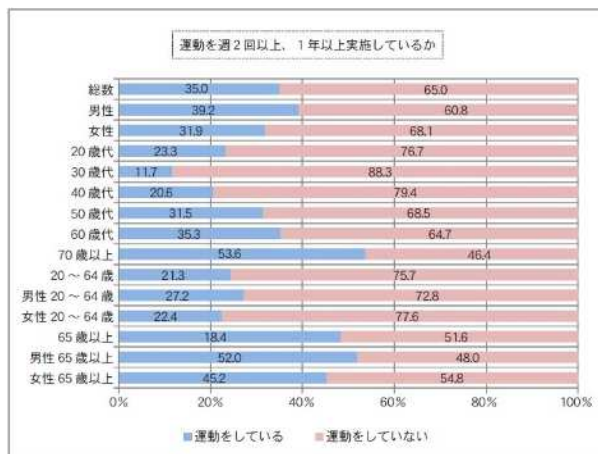
(3) 運動習慣

- 日常生活における歩数は 2012 年度より改善していますが、運動習慣者の割合は 2012 年度よりも悪化しています。
- 運動習慣者の割合は若い世代の方が低くなっています。
- 運動不足を感じている人の割合についても若い世代の方が高くなっています。

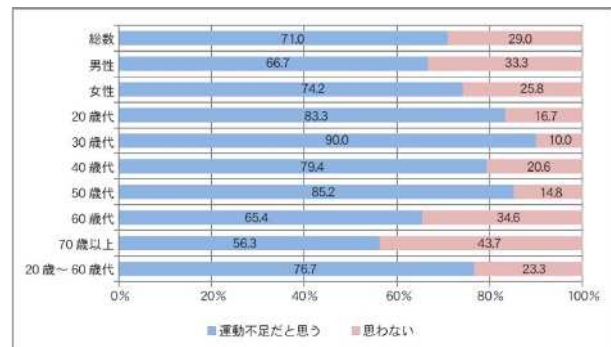
【評価指標の達成状況】

指標		最終目標 2023 年度	策定時 2012 年度	中間評価 2017 年度	比較	指標または目標の 変更や考え方	出典
日常生活における歩数	20 ～ 64 歳	男性 6,500 歩以上	男性 4,723 歩	男性 5,788 歩	↑		A
		女性 7,000 歩以上	女性 5,376 歩	女性 5,705 歩	↑		
	65 歳以上	男性 7,000 歩以上	男性 5,215 歩	男性 5,138 歩	↓		
		女性 6,000 歩以上	女性 4,240 歩	女性 5,033 歩	↑		
運動習慣者の割合	20 ～ 64 歳	男性 42.0%以上	男性 32.2%	男性 27.2%	↓		A
		女性 35.0%以上	女性 24.9%	女性 22.4%	↓		
	65 歳以上	男性 68.0%以上	男性 57.4%	男性 52.0%	↓		
		女性 58.0%以上	女性 47.6%	女性 45.2%	↓		
運動不足を感じている人の割合		50.0% 以下	74.1%	76.7%	↑		A

運動習慣者の割合



運動不足を感じている人の割合



出典：伊予市健康づくり・食育推進計画

図 3.58 伊予市 健康づくりアンケート(平成 29 年)と運動習慣評価指標

6) 伊予市民の防災

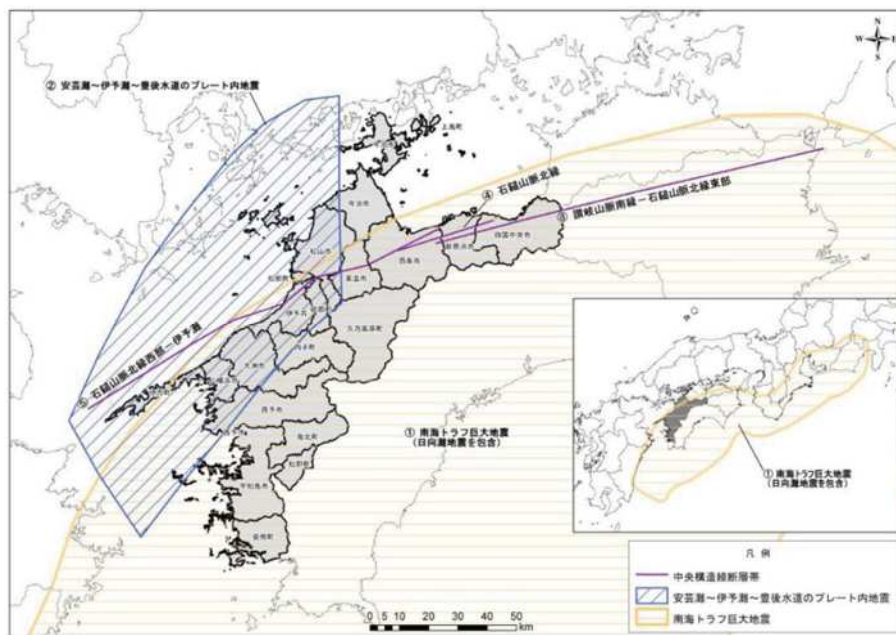
- 伊予市では南海トラフ巨大地震や芸予地震が想定されており、最大クラスの津波をもたらすと想定されています。
- 災害時の避難手段や災害発生後の移動手段として、自転車の活用が有効であり、複数の自治体で災害時の自転車活用に取り組み始めています。

(地震の想定)

区分	名称	マグニチュード*
(1) 海溝型地震	①南海トラフ巨大地震	9.0 (津波 9.1)
	②安芸灘～伊予灘～豊後水道のプレート内地震 (芸予地震)	7.4
(2) 内陸型地震	③讃岐山脈南縁～石鎚山脈北縁東部 (中央構造線断層帯) の地震	8.0
	④石鎚山脈北縁 (中央構造線断層帯) の地震	7.3
	⑤石鎚山脈北縁西部～伊予灘 (中央構造線断層帯) の地震	8.0

(津波の想定)

地域海岸名	ケース区分	大すべり域、超大すべり域
伊予灘	基本的	大すべり域、超大すべり域が1箇所のパターン 駿河湾～紀伊半島沖
	その他派生的	大すべり域、超大すべり域が2箇所のパターン 室戸岬沖 日向灘

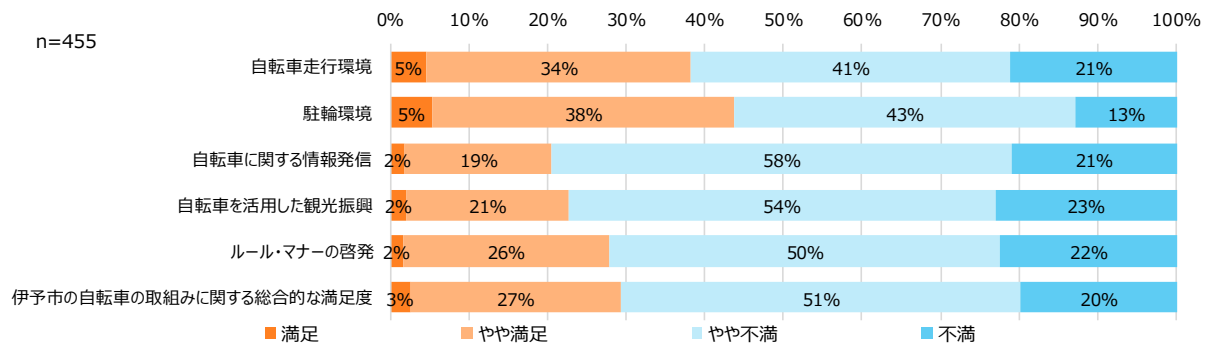


出典:伊予市地域防災計画

図 3.59 伊予市での地震・津波の想定

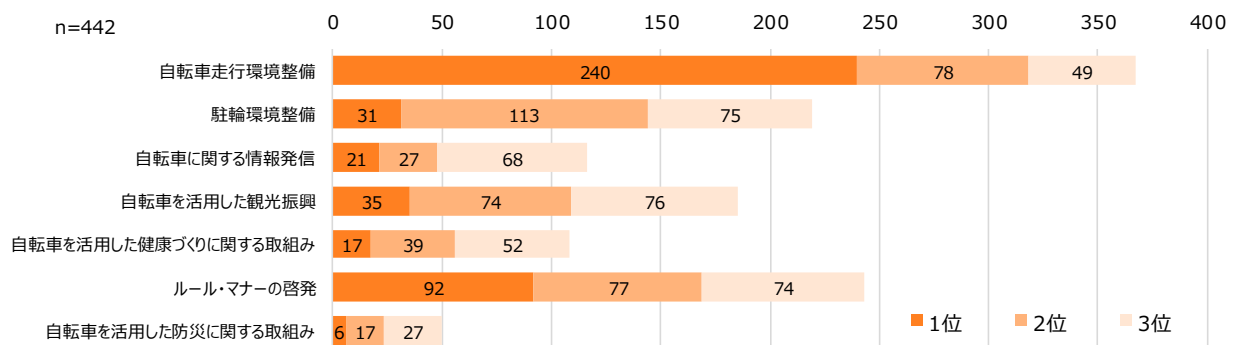
7) 伊予市の自転車環境の満足度

- 全体的に「やや満足」、「満足」よりも「やや不満」、「不満」の割合が高くなっており、特に「自転車に関する情報発信」、「自転車を活用した観光振興」、「ルール・マナーの啓発」の満足度が低くなっています。
- 優先してほしい施策は「自転車走行環境整備」が最も多く、次いで「ルール・マナーの啓発」となっています。



出典：市民アンケート調査

図 3.60 伊予市の自転車環境の満足度



出典：市民アンケート調査

図 3.61 優先してほしい政策

3.2 伊予市の自転車に関わる課題の整理

以上を踏まえ、伊予市の自転車に関わる課題を整理しました。



図 3.62 伊予市の自転車に関わる課題の整理

